Breslauer Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 156. Mittag-Ausgabe. Siebenundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. **Sonnabend, den 1. April 1876.**

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

36. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. März.

11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Achenbach, Geh. Räthe Rötger, Weishaupt u. A.

Auf der Tagesordnung stehen die ersten Berathungen der Gesetzentwürfe wegen Uebernahme einer Staatszinsgarantie für die Prioritäten der Halle-Sorau-Gubener Bahn und des Ankaufs und Ausbaues der Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei.

Nach dem Antrage des Abg. Berger beschließt das Haus, die Debatte über beide Vorlagen zu verbinden.

Abg. Richter (Hagen): Meine politischen Freunde und ich beantragen, die Vorlage wegen der Linie Halle-Sorau-Guben in zweiter Lesung im Plenum zu behandeln, dagegen die Bahn Halle-Kassel an die Budgetcommission zu verweisen. Die Sache Halle-Sorau-Guben scheint uns vollständig zur Entscheidung reif zu sein und der vorliegende Vertrag kann nicht amendirt, sondern nur angenommen oder abgelehnt werden. Wir sind entschieden gegen die Genehmigung einer Zinsgarantie für Halle-Sorau-Guben. Der Abg. Lasker hat mit Recht dem Handelsminister Grafen Itzenplitz zum Vorwurf gemacht, daß seine Verwaltung in Beziehung auf die Eisenbahnen jedes Princips entbehrte, daß er von Fall zu Fall entschieden habe. Wenn nun das Haus, nachdem es die Zinsgarantie für die Nordbahn ablehnte, die Zinsgarantie für Halle-Sorau-Guben bewilligt, so wird man ihm denselben Vorwurf machen können. Wir haben aber die Zinsgarantie für die Berliner Nordbahn abgelehnt, weil wir meinten, daß ein unsolides wirthschaftliches Unternehmen seinen eigenen Consequenzen zu überlassen sei, (Sehr richtig!) und daß man nicht durch Gewährung von Staatshilfe den Glauben erwecken dürfte, daß, wenn es schlecht gehe, der Staat noch immer da sei, um ein Unternehmen zu halten. Dies würde den Leichtsinn der Speculanten nur noch mehr steigern. In Folge dessen sind denn auch die Actionäre der Nordbahn — und zwar mit Recht — leer ausgegangen. Wollte man nun den Actionären der Halle-Sorau-Gubener eine Aussicht auf einen künftigen Gewinn lassen, so müßte erst feststehen, daß die Halle-Sorau-Gubener Bahn ein solideres Unternehmen gewesen ist als die Nordbahn. Dies ist aber nicht der Fall; die Gründung Halle-Sorau-Guben scheint sogar noch etwas unsolider betrieben zu sein als die Nordbahn. (Sehr gut!)

Der Abg. Lasker hat dies schon neulich angedeutet. Daß an der Spitze der Pommerschen Centralbahn-Gründung ein Geheimrath, an der Spitze der Nordbahn-Gründung ein Fürst und hier ein Herzog steht, das kann doch in der Beurtheilung der Sache keinen Unterschied machen. (Heiterkeit.) Nach der Entscheidung in Betreff der Nordbahn würden wir durch Annahme der Vorlage nicht nur unser Princip verlassen, sondern auch der Nordbahn gegenüber uns eines Unrechtes schuldig machen. Ebenso wenig Theilnahme wie die Actionäre verdienen die Prioritätenbesitzer von Halle-Sorau-Guben. Diese Prioritäten wurden 5procentig in den Jahren 1871 und 1872 emittirt, in einer Zeit, wo 5procentige Prioritäten gekündigt wurden, um zu niedrigerem Zinsfuß convertirt zu werden, wo 4procentige Staatspapiere pari standen. Wer zu jener Zeit 5procentige Prioritäten neu kaufte, mußte sich sagen, daß dies Papier weniger als andere solide Papiere auf Solidität Anspruch machen könnte. Allerdings sind durch Betheiligung der Seehandlung an der Ausgabe dieser Prioritäten auch an die Provinzialfonds solche Papiere gekommen. Ich habe damals zur Entschuldigung der Regierung angeführt, daß die Seehandlung den Auftrag des Finanzministers, der nur auf Ankauf von 4½procentigen Prioritäten gerichtet war, überschritten habe. Dadurch aber, daß nun die Provinzialfonds von diesen 20 Millionen Mark in Prioritäten 2 Millionen Mark besitzen, wenn sie nicht inzwischen verkauft haben, kann man sein Urtheil über die Sachlage nicht bestimmen lassen. Bisher ist der Fall noch nicht vorgekommen, daß bereits ausgegebene im Besitz des Publikums befindliche Prioritäten nachträglich mit einer Staatsgarantie bekleidet wurden. Indem wir das thun, erheben wir diese Prioritäten zum Rang von Staatspapieren, machen den Besitzern ein ganz unverdientes Geschenk und erhöhen den Werth des Besitzes auf Kosten des Staatscredits. Vielleicht wird man nun entgegnen: wenn wir die Garantie nicht übernehmen, so wird uns bei einem späteren Erwerb die Bahn noch theurer zu stehen kommen. In erster Linie müssen aber die wirthschaftlichen und ethischen Principien durchschlagen. Außerdem kommt aber noch in Betracht, daß wir bei anderweitigem Erwerb diejenigen eventuellen Vortheile uns sichern, die jetzt den Actionären vorbehalten bleiben. Theuer genug kommt uns die Bahn auch jetzt schon mit Uebernahme der Garantie-Verpflichtung zu stehen.

Die einzige Ziffer in den mit genialer Flüchtigkeit ausgearbeiteten Motiven, welche uns über die finanzielle Lage von Halle-Sorau-Guben Auskunft giebt, theilt uns mit, daß Ende 1874 ein Deficit vorhanden war von 423,000 Thaler. Nach der Statistik des Reichseisenbahnamtes und des „Staats-Anzeigers" sind aber im Jahre 1873 nur 46,000 Mk., im Jahre 1874 nur 96,000 Mk. zur Verzinsung der Prioritätsschuld bei der Bahn übrig gewesen. Nach Vollendung der ganzen Strecke ist die Unterbilanz im Jahre 1875, so weit ich übersehen kann, noch von 735,000 Mk. auf 893,000 Mk. gewachsen. Im Verhältniß zu dem Zinsbedarf der Prioritätsschulden würde das für die bis jetzt ausgegebenen Prioritäten, wozu noch nach der Vorlage neue aufgenommen würden, nur eine Verzinsung statt mit 5 pCt. mit 2 pCt. repräsentiren. Wenn von der Bahn unter Staatsverwaltung eine größere Rentabilität zu erwarten stände, so könnte man ja durch einen Vertrag die Verwaltung auf den Staat übertragen. Selbst wenn die Bahn durch Nichtannahme der Garantie in Concurs fallen sollte, würde mich diese Eventualität nicht schrecken, da noch mehrere andere in Betrieb befindliche Bahnen in diesen Fall kommen können. Ich möchte hier auch nicht eine Politik befolgen, deren Maßnahmen von Fall zu Fall durch die Eventualität des Concurses bestimmt werden, dann möge lieber der Handelsminister seine gesetzgeberische Thätigkeit concentriren, um ein Eisenbahn-Concursgesetz zu machen, nach dem wir in jedem Fall handeln können. Danach müßte, sobald die Zinscoupons der Prioritäten nicht bezahlt und eingeklagt werden, der Concurs eintreten, und der Betrieb durch den Massenverwalter geleitet werden, sobald die Betriebskosten gedeckt werden. Obgleich das subjective Moment, daß der Staat als solcher beim Ankauf der Halle-Sorau-Gubener Bahn ein besonderes Interesse hat, für die Werthbestimmung nicht maßgebend sein darf, so will ich auch diese Frage ins Auge fassen. Wenn man sagt, daß durch die Erwerbung von Halle-Sorau-Guben und Halle-Kassel für die Staatsbahnen von Eydtkuhnen bis zu den Staatsbahnen im Westen ein zweites Rückgrat geschaffen würde, wie bereits in der Linie Berlin-Wetzlar ein erstes geschaffen sei, so überschätzt man jetzt die Bedeutung des durchgehenden Verkehrs im Gegensatz zu der Hebung des Localverkehrs.

Glücklicherweise haben die deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in der Organisation des durchgehenden Verkehrs mit den Verbänden nicht auf die Berliner Geheimräthe gewartet, wie das auch die Motive des Reichseisenbahngesetzes anerkennen. Es ist richtig, daß bei den großen durchgehenden Verkehrslinien wegen der Einwirkung der Concurrenz der Fortschritt im Eisenbahnwesen am lebhaftesten ist, wie das besonders die Differentialtarife beweisen, deren Wesen häufig verkannt wird. Wollte man bestimmen, daß auf den größeren Linien ebenso theuer gefahren werde, wie auf den kleinen, so würde der Verkehr auf jenen fast ganz aufhören und auf diesen bedeutend vertheuert werden. Bei der Berathung der Berlin-Wetzlarer Linie wurde besonders hervorgehoben, daß dadurch im militärischen Interesse sechs Meilen gespart würden; durch die Einschiebung der Krümmung von Halle-Kassel wird dieser Vortheil aufgehoben, was in den flüchtigen Motiven nicht einmal angeführt wird. Durch eine solche Einschiebung wird also Berlin-Wetzlar militärisch nicht werthvoller als jede andere Linie. Bei der damaligen Milliardenstimmung des Hauses und der Regierung war es vergeblich, gegen diese Linie anzukämpfen, obgleich man jetzt wohl sich nicht mehr so viel von der Rentabilität versprechen wird, wie damals, wo man die berührten Landstriche für ein Land Gosen hielt. Durch eine solche Milliardenstimmung werden aber die Gründungen auf Staatskosten innerlich nicht mehr gerechtfertigt als die damaligen Gründungen auf Privatkosten. Auch die Berlin-Wetzlarer Bahn wird kaum so viel Capital verzinsen, als bei anderen Bahnen in Prioritäten angelegt ist, und deshalb ist eine solche Staatsgründung ebenso zu verurtheilen, wie es Abg. Lasker in Betreff der Privatbahnen gethan hat, welche ihre Prioritäten nicht verzinsen. Zudem kann eine solche unrentable Staatsgründung nicht wie eine gleichartige Privatgründung bis zu einem gewissen Stadium rückgängig gemacht werden. Eine solche Praxis würde zwar bei Berlin-Wetzlar, Hannover-Harburg und ähnlichen Staatsgründungen zuträglich sein, aber man wird sich schwerlich dazu verstehen.

Nun sollen wir außer Berlin-Wetzlar noch ein zweites Rückgrat schaffen. Für mich kommt Halle-Kassel nur als Mittelglied der Linie Berlin-Wetzlar in Betracht und obgleich ich mein Urtheil noch nicht definitiv abschließen will, sondern eine commissarische Berathung anempfehle, will ich doch schon jetzt eine Reihe von Bedenken hervorheben, wonach mir die Vortheile, die der Erwerb von Halle-Kassel für die Linie Berlin-Wetzlar hat, nicht so ganz in richtigem Verhältniß zu stehen scheinen zu den Opfern der Erwerbung überhaupt. Wenn wir die Linie Halle-Kassel an und für sich ins Auge fassen, so hat die Berlin-Wetzlarer Bahn an derselben nur in ihrem mittleren Theile ein Interesse. Es ist nun die Frage: sollen wir dieses Mittelglied von Blankenheim nach Leinefelde durch eigene Bahn oder durch Uebernahme der gesammten Linie Halle-Kassel herstellen? Hier bemerke ich, daß Halle-Kassel auf dieser Mittelstrecke nicht ohne Weiteres für den Berlin-Wetzlarer Zweck brauchbar ist, sondern daß erst 10½ Millionen Mark neu in diese Mittelstrecke hineingesteckt werden müssen, um sie tauglich zu machen. Mir ist es aber noch gar nicht klar, ob nicht noch mehr hineingesteckt werden muß. Uebrigens scheint mir in der sehr unklaren Vorlage hier ein Posten mit doppelter Kreide angeschrieben zu sein. Ich finde nämlich in § 1 eine Ermächtigung verlangt, das Mittelstück Halle-Kassel mit 10½ Millionen Mark auszubauen, und hernach ist in den Motiven bemerkt, daß der bereits bewilligte Credit von 39 Millionen Mark für Berlin-Wetzlar mit 10½ Millionen Mark auch für den Ausbau der Mittelstrecke Halle-Kassel in Anrechnung kommt, um sie für Berlin-Wetzlar tauglich zu machen. Bis jetzt aber habe ich mir nicht aufzuklären vermocht, wie des zusammenhängt; die Motive geben mit keiner Silbe darüber Auskunft. Es entsteht nun aber die Frage, wenn man Berlin-Wetzlar über diese Mittelstrecke im Anschluß an Halle-Kassel führen will, liegt dann die Sache schon so, daß man entweder die ganze Linie Halle-Kassel kaufen, oder eine Parallelbahn bauen muß? Wäre dies der Fall, so fragt es sich doch immer, ob der Bau einer solchen Parallellinie auf der Mittelstrecke nicht vortheilhafter ist, als der Ankauf von Halle-Kassel.

Ist es denn von vornherein ausgeschlossen, daß im Wege des Vertrages ein Verhältniß entsteht, wonach für Berlin-Wetzlar die Mittelstrecke Halle-Kassel mitbenutzt werden kann? Das Eisenbahngesetz von 1838 giebt ja sogar eine gesetzliche Handhabe, gegen Zahlung eines Bahngeldes eine solche Mitbenutzung anderer Eisenbahnlinien zu erzwingen. Eine Regelung dieses Mitbenutzungsrechts ist nach meiner Ansicht eine derjenigen Aufgaben, die am dringendsten einer gesetzlichen Lösung bedürfen. Praktisch wird dies Recht ja schon vielfach ausgeübt. Staatsbahnen benutzen einzelne Strecken von Privatbahnen und ebenso Privatbahnen einzelne Strecken von Staatsbahnen. Wenn man also auch in anderer Form Halle-Kassel für Berlin-Wetzlar nutzbar machen kann, so kommt Nordhausen-Nixei gar nicht in Frage; denn letzteres erwerben wir blos, weil wir Halle-Kassel erwerben sollen. Alle diese Bedenken wünsche ich in der Commission gründlich erwogen zu sehen und möchte überhaupt bitten, derartige Eisenbahnvorlagen mit Belastungen des Staatscredits etwas schärfer zu prüfen, als das bisher geschehen ist. Wenn man anführt, daß wir mit dem Erwerb von Halle-Kassel die Zinsgarantie loswerden, so ist das eine bloße Contoübertragung. Die Zinsverpflichtung geht auf 14 Millionen Thaler, welche wir gegen ein verwendetes Capital von 39 Millionen Mark, jedoch ohne jeden Vortheil los werden, zumal da die Zinsgarantie im letzten Jahre sehr unwesentlich geworden ist und durch die Eröffnung einer neuen in Verbindung mit Halle-Kassel stehenden Linie völlig bedeutungslos zu werden verspricht. Wir belasten hier den Staatscredit ungeheuer, was bei der jetzigen Finanzlage wohl zu beachten ist, zumal der Finanzminister in diesem Augenblick noch einen Eisenbahncredit von 495 Millionen Mark in Händen hat. (Hört!) Die Kriegscontribution ist aufgezehrt und 250 Millionen aus derselben bereits in die Staatseisenbahnen gesteckt. Allerdings haben sich auf energisches Klopfen von Seiten des Reichstages auf die Säcke, in denen die Milliarden gelegen haben, noch 24 Mill. Mark zusammengekrümelt (Heiterkeit), die neuerdings an die norddeutschen Bundesstaaten vertheilt worden sind.

Diese vierundzwanzig Millionen werden wohl gerade zureichen, um die Vorschüsse zu decken, mit denen das Eisenbahnconto von Seiten anderer Conten bereits belastet ist. Thatsächlich fangen wir nach 7 Jahren wieder an, Consols an der Börse zu verkaufen; wir belasten also durch Eisenbahnanlagen jetzt den Staatscredit. Ich weiß nicht, ob der Handelsminister in seiner Herz und Gemüth erhebenden Weise ausführen wird, man müsse den Nothleidenden zu Hilfe kommen, aber weder wir noch er hat etwas zu verschenken, denn er hat nichts, was er nicht anderswo fortnimmt, nämlich durch Anleihen. Es ist nicht zu erwarten, daß unsere Consols in den nächsten Jahren, in denen sich die Begebung dieser halben Milliarde Mark Staatsanleihen zusammendrängt, denselben hohen Cours behalten werden, den sie jetzt haben. Wir müssen uns erinnern, daß im Jahre 1869, als wir erhebliche Eisenbahnanleihen aufnahmen, preußischen 4½procentige 20-Millionen-Anleihe zu 93 nicht zu begeben war, obgleich damals der Grundbesitz sehr über Hypothekennoth klagte und diese in Zusammenhang steht mit der Begebung größerer Staatsanleihen. Die Herren Agrarier und Vertreter der Interessen des Grundbesitzes sollten einsehen, daß dies ganze System der Uebernahme von Eisenbahnen auf den Staat mittelst Staatsanleihen im letzten Grunde auf Kosten des Grundcredits sich vollzieht. (Hört! links.) Ich bitte auch die Eisenbahnbilanz ins Auge zu fassen. Wir haben 246 Millionen Mark aus den Contributionen in die Eisenbahnbauten gesteckt. Allerdings sind viele dieser Linien noch im Bau, manche sind aber schon eröffnet und im Betriebe; gleichwohl hat sich die Bilanz in unserem Eisenbahn-Etat pro 1876 gegen 1875 nicht verbessert. In diesem Jahre haben sich die preußischen Staatsbahnen nur mit 3,68 pCt. verzinst; dabei waren die Bauzinsen nicht einmal im Anlagecapital eingerechnet. Der Nachweis, den der Minister am Montage führte, zeigt, daß die Staatseisenbahnen im Jahre 1875 um 3 Mill. Mark im Ueberschuß hinter dem Etatsanschlag zurückgeblieben sind; die Einnahmeausfälle in dem Etat waren noch größer, als die Ausgabe-Ersparnisse.

Die neuesten Ausweise ergeben, daß die Staats-Eisenbahnen trotz der neu eröffneten Linien in den ersten Monaten des Jahres 1876 in der Einnahme wiederum um 1½ Millionen Mark gegen die Einnahmen 1875 zurückgegangen sind. Dazu ist noch unser jetziger Etat der Staats-Eisenbahnen ein künstlich günstiger. Man hat zum Beispiel die Ausgaben vermindert für Erneuerung des Wagenparks und der Locomotiven und diese Posten für die gesammte Staats-Eisenbahn-Verwaltung für 1876 sind von 7½ Millionen Mark auf 2½ Millionen Mark heruntergesetzt. Zählen Sie dazu, was für die Erneuerung der Bahnanlagen in Rechnung gestellt ist, so ergiebt sich, daß die preußische Staatsbahnverwaltung aus den laufenden Mitteln im Etat 1876 nur ein Procent des Anlagecapitals dem Erneuerungsfonds für Betriebsmittel und Bahnanlagen zugeführt hat. Was würde man sagen, wenn das eine Privatbahn thäte! Ich tadle diese Summe an sich nicht; denn man hat aus extraordinären Mitteln in den letzten Jahren so viel Millionen für Anschaffung von Wagenparks ausgegeben, daß die Wagen massenhaft leer da stehen; aber für die Würdigung der Bilanz fällt das nicht ins Gewicht. Da ist entscheidend, daß die Bilanz dadurch künstlich verschönert erscheint, daß man so wenig für die Erneuerung in diesem Jahre einstellt. Was der Finanzminister neulich behauptete, daß die schlechteste Zeit für die Eisenbahnen vorbei sei, gilt vielleicht für die Privatbahnen, weil deren Gründung im Jahre 1873 aufhörte, schwerlich aber für die Staatsbahnen, weil man da erst 1873 zu gründen anfing. Alle diese neuen Bahnen rentiren an und für sich in den nächsten Jahren nicht, und die Einnahmen, die sie wirklich bringen, werden anderen Staatsbahnlinien theilweise entzogen. Wir kaufen z. B. die Nordbahn an und vermindern dabei zugleich die Einnahmen der vorpommerschen Bahn, die wir garantirt haben, und die uns hoch zu Buch steht.

Mit der Berlin-Wetzlarer Bahn verkürzen wir die Bebra-Hanauer, die Main-Weserbahn, die Nassauische Taunusbahn in ihren Einnahmen; wir bauen ebenso die Moselbahn und vermindern die Einnahmen der Rhein-Nahebahn und der Trier-Caller Bahn, welche auch sehr hoch auf unserem Garantiefonds lastet. Ob und was die preußischen Staatsbahnen in diesem Augenblick werth sind, läßt sich gar nicht sagen, weil viele Erweiterungen im Entstehen sind, welche vorhandenen Staatsbahnen Concurrenz machen werden. Meine optimistischen Ansichten über Finanzverhältnisse sind mir oft zum Vorwurf gemacht, und deshalb darf ich wohl sagen, ohne des Pessimismus in diesen Dingen beschuldigt zu werden: wenn in dieser Weise auf Staatsrechnung fortgegründet wird, wenn man Staatsbahnen beständig baut und vorhandene für den Staat ankauft, so wird einer der Hauptgrundpfeiler unseres sonst überaus soliden preußischen Finanzsystems erschüttert sein, ehe wir uns dessen versehen; wir werden alsbald vor der Alternative einer erheblichen Steuererhöhung stehen. Der Satz des Abg. Lasker: „Wir wollen nicht Eisenbahnen um jeden Preis" gilt ebenso von den Staatsbahnen wie von den Privatbahnen. In dieser Beziehung möchte ich die Budget-Commission dringend bitten, wenn ihr die Vorlage Halle-Kassel überwiesen wird, dieselbe einer sehr eingehenden Prüfung zu unterwerfen; mag dann das Haus seine Beschlüsse fassen, dixi et salvavi animam meam! (Beifall links)

Abg. v. Benda: Wir können über diese beiden Vorlagen unmöglich ein Urtheil fällen, ohne unseren Standpunkt über die allgemeine Frage, ob das Staats- oder Privatbahnsystem zu befolgen sei, kund zu geben. Ich gehöre nicht zu denen, die unbedingt auf das Staatsbahnsystem schwören. Ich habe in früheren Jahren die entgegengesetzte Richtung in diesem Hause vertreten, und bin davon noch heute überzeugt, daß, wenn es wirklich gelingen sollte, das Staatsbahnsystem zur alleinigen Herrschaft zu bringen, nach einer Reihe von Jahren sich genau dieselben Vorwürfe und Beschwerden gegen dies System erheben würden, wie sie bisher gegen die Privatbahnen laut geworden sind. Wenn wir auf die Nachbarländer blicken, so können wir nicht sagen, daß die Entwickelung unseres Eisenbahnsystems, in dem bisherigen wohlthätigen Wetteifer zwischen Staats- und Privatbahnen, eine ungünstige sei. Wir haben, wenn wir die Statistik in Betracht ziehen, nicht die geringste Ursache, den Vergleich mit anderen Ländern in dieser Beziehung zu scheuen. Ich bin allerdings durchaus dafür, daß der Staat sich bemühe, die an verschiedenen Stellen unseres Vaterlandes zerstreuten Bruchstücke der Staatseisenbahnen zu verbinden und zu consolidiren, aber diese Consolidation muß geschehen mit Schonung und nicht mit Schädigung der Privatbahnen. Wir haben alle Veranlassung mit den Ruinen, von denen der Handelsminister neulich gesprochen, nach Möglichkeit aufzuräumen. Wir müssen entschieden hier helfend eintreten, freilich unter der Bedingung, daß es sich um öffentliche Interessen handelt und daß unsere Finanzen dadurch nicht geschädigt werden. Diese Bedingung wird bei diesen beiden Bahnen unzweifelhaft erfüllt; und ich kann daher den Regierungsvorlagen im Princip nur zustimmen, wenn ich auch anerkennen muß, daß Amendirungen nothwendig sein werden. Ich beantrage die Ueberweisung beider Vorlagen an die Budget-Commission, nicht an eine besondere Commission, weil in der ersteren, die ein ganz unabhängiges Richtercollegium über die Sache darstellt, nicht leicht irgend welche locale und persönliche Interessen ihre Vertretung finden können. Möge die Budget-Commission mit all dem Ernste, den die Bedeutung der Sache verdient, die Vorlagen prüfen und wohl erwägen, daß es in diesem Augenblicke nicht darauf ankommt, immer wieder die Sünden der Vergangenheit aufzudecken, sondern heilend und helfend einzutreten, soweit es das öffentliche Interesse und die Finanzen des Staates gestatten.

Abg. Röckerath: Ich wünsche nicht, daß die Vorlagen an die Budget-Commission, sondern an diejenige Commission überwiesen werden, welche für die Vorlage wegen Ankaufs der preußischen Bahnen durch das Reich vom Hause voraussichtlich erwählt werden wird. Diese Sachen gehören unbedingt zusammen, und namentlich ist der Vertrag bezüglich des Ankaufs der Halle-Kasseler Bahn schon eigens darauf hin ausgearbeitet, daß die Bahn zunächst an den preußischen Staat und von diesem an das Reich verkauft werde. Bezüglich der ersten Vorlage über die Halle-Sorau-Gubener Bahn steht allerdings das Urtheil der Mitglieder des Hauses bereits derartig fest, daß ich dem Antrage des Abg. Richter, diese Vorlage im Hause weiter zu berathen, nur zustimmen kann. Die Vorlage kündigt sich an als die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für die Prioritätsanleihen dieser Bahn in Höhe von 30 Millionen Mark. Wie aber die thatsächlichen Verhältnisse liegen, handelt es sich gar nicht um Uebernahme der Zinsgarantie, sondern um den wirklichen Ankauf der Bahn gegen diese Leistung. In § 9 des betreffenden Vertrages wird allerdings von der Möglichkeit gesprochen, daß die Besitzer von Stammprioritäten einmal eine Dividende erhalten werden; aber sicher werden nur wenige Leute im Lande zu finden sein, die diese Möglichkeit zugeben. Viel eher wird auch die Staatsregierung den Fall als zutreffend und wahrscheinlich anerkennnen, der im § 7 des Vertrages ausdrücklich als möglich zugegeben wird, daß nämlich die gesammten Jahreseinnahmen der Bahn die Betriebskosten nicht decken werden. Ich sehe allerdings die Eisenbahn-Gründungen im Allgemeinen nicht als die schlimmsten Gründungen der Schwindelperiode an; sie haben in jedem Falle dem Lande einen gewissen Nutzen gebracht und die Wege des Verkehrs gefördert. Ebenso glaube ich, daß es gewiß im Interesse des Staates liegt, nothleidende Privatbahnen für sich zu übernehmen; aber hier handelt es sich um eine Privatgründung, bei der alle Schlechtigkeiten des schwindelhaften Eisenbahnbaues bis zum Exceß in Anwendung kamen, als da sind: Scheinzeichnungen, Provisionen, Schein-Reverse u. dergl.

Eine so unsaubere Vorgeschichte kann uns doch keineswegs begeistern, dem vorgeschlagenen Project ohne Weiteres zuzustimmen, sondern muß uns veranlassen, dasselbe auf das Schärfste zu prüfen. Hier frage ich nun: ist das uns gebotene Object den Preis werth, den man von uns verlangt? und diese Frage muß ich entschieden verneinen. Die Halle-Sorauer Bahn hat während der Jahre 1872—74 ein fortlaufendes Deficit in stets gesteigertem Betrage gehabt. Es handelt sich also um ein Geschäft, bei dem fortdauernd zugesetzt werden muß, und ich denke, wir sind nicht berechtigt, das Geld der steuerzahlenden Staatsbürger dazu zu verwenden, daß die Besitzer von 20 Millionen Prioritäts-Anleihen 5 Procent Zinsen erhalten. Es würde sich über ein derartiges Votum des Hauses ein allgemeiner Unwille im Lande erheben, und ich bin daher entschieden für Ablehnung dieser Vorlage.

Abg. Stengel: Ich will hier nicht auf die Frage der Staats- und Privatbahnen allgemein eingehen, ich spreche aber von vornherein die Ansicht aus, daß die eventuelle Uebernahme der Bahnen durch das Reich uns nicht hindern darf, schon jetzt im Einzelstaat auf einem Wege vorzugehen, den wir für den richtigen erkannt haben. Durch die Aeußerungen des ersten Redners sehe ich mich veranlaßt, noch mit einigen Worten auf das Project der Nordbahn zurückzugehen. Die Vorlage, betreffend die Uebernahme der Zinsgarantie für diese Bahn, kam damals nach einer mit oratorischer Meisterschaft gehaltenen Rede des Abg. Lasker zur Ablehnung; der eigentliche Grund war jedoch nach meiner Ansicht, daß die Vorlage zu spät an das Haus kam, um in eine Commission verwiesen zu werden. Die Folgen der Ablehnung traten sehr bald hervor; der Bau mußte sistirt werden und die wirthschaftlichen Anlagen litten Schaden. Ein Jahr später erfolgte die Vorlage zum Ankauf der Nordbahn, die man damals gemäß der Stimmung des Hauses, die ich als Referent genau erforscht hatte, ohne große Discussion annahm, blos um die Angelegenheit aus der Welt zu schaffen, nachdem man im Vorjahre die günstige Gelegenheit versäumt hatte.

Die Resultate sind für beide Vorlagen in Bezug auf den Verkehr die gleichen gewesen, aber es sind durch die zweite viele Menschen in ihren Hoffnungen betrogen worden, und dem Staat hat dieselbe zwei Millionen mehr gekostet. Heute liegt uns nun die Uebernahme der Zinsgarantie für die Halle-Sorau-Gubener Bahn vor, und der erste Redner erklärt von vornherein, daß man sich wohl über die Angelegenheit klar sei, ohne erst auf eine Commissionsberathung zurückzugehen. Ich muß aber sagen, daß es ein gerechtes Aufsehen im Lande erregen würde, wenn man ohne Weiteres über diese in principieller Hinsicht so wichtige Sache hinwegginge. Der zweite Redner hat mit großer Empase auf die Entstehung des Unternehmens als eines durchaus schwindelhaften hingewiesen. Nun, die Sache ist auch hier gegangen, wie überall: aus England kam ein intelligenter Schwindler herüber und verlockte einige hochgestellte Personen, die auf leichte Weise Geld verdienen wollten, zu den Unternehmungen; manche derselben bereuen bereits hinreichend, daß

sie zu leichtgläubig gewesen. Viele waren auch darunter, die in der besten Absicht für das Interesse ihres Landes theilgenommen haben; aber ich dächte, wir ließen endlich einmal diesen Schwindel und die ewigen Klagen über die Gründungen und bemühten uns, die wirthschaftlichen Schäden zu heilen, was hinreichende Zeit zur Arbeit erfordern wird. Der Abg. Lasker hat in der letzten Sitzung das Lob des Ministers v. d. Heydt gesungen, aber es lassen sich zahlreiche Projecte desselben bezeichnen, die den vorliegenden ganz analog sind, so die Bergisch-Märkische und Rhein-Nahe-Bahn, und wenn von der Heydt heute noch Handelsminister wäre, so würde er genau dieselbe Vorlage machen. Die beiden vorliegenden Entwürfe hängen in gewisser Beziehung zusammen. Daß es wichtig ist, die große Macht, welche dem Staate gegeben ist, anzuwenden, um auf die Belebung des Verkehrs einzuwirken, ist einleuchtend, hat aber bei diesen Vorlagen um so mehr Bedeutung, als Preußen dadurch in der Lage ist, auf einen großen Nachbarstaat einzuwirken, der es bisher liebte, seine eigenen Wege zu gehen, und der dadurch vielleicht gezwungen wird, allgemeinere Rücksichten walten zu lassen. Der Unterschied zwischen den beiden Vorlagen ist der, daß durch die erstere ein nothleidendes Unternehmen unterstützt, durch die zweite eine Strecke erworben werden soll, die wir nicht ohne Schädigung ablehnen dürfen.

Was die Halle-Sorau-Gubener Bahn anbetrifft, so hat Abg. Röckerath darauf hingewiesen, daß das Deficit alljährlich größer werde, und daß der Staat dadurch den größten Schaden leiden würde. Ich will anerkennen, daß der Staat in den ersten Jahren keinen Vortheil haben wird, aber man muß doch berücksichtigen, daß er mit seinem Risico nicht für das ganze Anlagecapital eintritt, sondern nur für die Prioritätenanleihe in Höhe von rund 30 Millionen Mark. Demnach wird das Risico etwa 100,000 Mark per Kilometer betragen, eine Summe, die einer Rente von kaum 5000 Mark entspricht. Aber es kommt noch ein Punkt hinzu, der bisher nicht beobachtet worden ist: mit der Uebernahme kann der Staat bewirken, daß der Bahn viele Güter zugewendet werden, wenigstens soviel, daß das Interesse des Staates gewahrt werde, und ich denke, es wird nicht große Mühe machen, die kleine Rente von 5000 Mark pr. Kilometer zu decken. Wenn man sagt, der Staat habe kein Interesse daran, bei der Zinsgarantie einzutreten, weil er keinen genügenden Vortheil daraus zieht und auf jeden Fall besser fahren wird, wenn er die Bahn nach dem Concurse um einen Spottpreis kaufen kann, so weise ich darauf hin, daß auch der sächsische Staat ein großes Interesse an dem Unternehmen hat und jedenfalls dann auch als Käufer auftreten wird, um die Bahn todt zu machen. Nun kann allerdings der preußische Staat hindernd eintreten, aber ich halte es nicht für recht, wenn der Staat mit seiner Macht eintritt, um fiscalische Vortheile zu gewinnen. — Was das Project wegen Ankaufs der Linie Halle-Cassel anbetrifft, so kann ich im allgemeinen Interesse nur hoffen, daß dasselbe zu Stande komme, besonders da dem Staate in Bezug auf die Berlin-Wetzlarer Bahn daraus eine große Ersparniß erwächst. Meine Ansicht ist, beide Vorlagen an eine Commission zu verweisen, und zwar an die Budget-Commission. Auch ich habe Verschiedenes an den Verträgen auszusetzen, bin aber der Ueberzeugung, daß sie im Ganzen zum Heil unserer wirthschaftlichen Zustände ausfallen werden.

Handelsminister Dr. Achenbach: Die Staatsregierung ist der Meinung, daß die Vorlagen jede Kritik der Commission und des Hauses vertragen werden, daß das Haus zu der Ueberzeugung kommen wird, in der Annahme der Entwürfe liege nicht blos ein finanzieller Vortheil für die Staatsregierung, sondern auch für das Land. Wir waren darauf gefaßt, daß auf die Entstehung und Gründung der Halle-Sorau-Gubener Bahn zurückgegangen werden, daß man bei dieser Gelegenheit das Beispiel der Nordbahn anrufen würde. Sind aber auch bei der Gründung der Halle-Sorau-Gubener Bahn beklagenswerthe Vorfälle vorgekommen, so kann das doch bei der heutigen Sachlage nicht hindern, das im Interesse des Landes Nothwendige zu thun. Auch für die Nordbahn wurde zunächst eine Zinsgarantie gefordert, und als dann in der nächsten Session der Ankauf der Bahn beschlossen wurde, brachte ich von Mitgliedern der verschiedensten Parteien in Erfahrung, daß damals im Ganzen die Stimmung überwog, es sei doch klüger gewesen, die Zinsgarantie anzunehmen. (Widerspruch.) Bei der Nordbahn aber, wie bei der Pommerschen Centralbahn handelte es sich um unvollendete Unternehmungen, während gegenwärtig eine im vollen Betriebe stehende Bahn in Frage steht. Das Prinzip der Vorlage ist bereits bei der Münster-Enscheder Eisenbahn vom Hause gebilligt worden, und ich muß allerdings fragen: Wollen Sie in der That, daß das Land noch mehr mit Ruinen erfüllt werde, daß die drückende Stimmung auf allen Gebieten noch vermehrt werde? Mit der Prosperität dieser Bahn sind eine Menge von Interessen des Landes verknüpft, man sollte sie darum nicht ruhigen Muthes in Concurs gerathen lassen. Es würde das aufs Neue Armuth und Mißtrauen in viele Kreise hineintragen. (Widerspruch.) Ich würde Ihnen nachweisen können, daß z. B. bei der Nordbahn eine ganze Reihe von wirklich reellen Interessen geschädigt ist und hier ist das in viel belangreicherem Maße der Fall, weil es sich nicht blos um Actien, sondern vielleicht auch um Prioritäten handeln würde, und weil zu berücksichtigen sein wird, daß die Actien zu 70—75 pCt. ausgegeben worden sind. (Ruf: Das war Schwindel!)

Sollen etwa alle Besitzer dieser Actien Schwindler sein? Wie gehen denn andere Regierungen auf diesem Gebiete vor? In Oesterreich vergeht keine Woche, wo nicht Vorlagen eingebracht werden, die den Zweck haben, nothleidenden Bahnen zu helfen; ja man geht so weit, Vorschüsse zu machen, damit begonnene Bauten zu Ende geführt werden können — und das geht vor unter einer Regierung, die doch finanziell mit der preußischen keinen Vergleich aushält! Es liegt mir ferner hier vor ein Bericht des Sectionspräsidenten im französischen Staatsrath, worin die französische Eisenbahnpolitik weitläufig erörtert wird. Es wird schließlich mitgetheilt, welche Politik bei dem Eisenbahnwesen zur Zeit des französischen Kaiserreichs stattgefunden hat. Indem dargelegt wird, daß erst Napoleon III. auf Fusionen der Eisenbahnen hingewirkt und dadurch jene Consolidation der Eisenbahnen herbeigeführt habe, welche heute in Frankreich thatsächlich und rechtlich besteht, wird weiter ausgeführt, daß man zu jener Zeit zu dem System habe gelangen müssen, im umfangreichsten Maße Garantien für die nothleidenden Bahnen auszusprechen. Die Zustände der damaligen Zeit werden als solche geschildert, daß das Publikum zu Anfang große Vorliebe für Eisenbahn-Unternehmungen zeigte, nach der Handelskrise von 1857 das größte Mißtrauen, und das Ende dieser Situation war, daß unterm 11. Juni 1859 ein Gesetz bezüglich der Zinsgarantien erging. Das damals garantirte Capital, das allerdings bei Weitem nicht in Anspruch genommen wurde, beträgt 3132 Millionen Francs, dem eine jährliche Zinsrate von 145,800,000 Francs entsprach. Der Berichterstatter erklärt, daß die Intervention eine äußerst heilsame gewesen sei, und daß der betretene Weg so viele Vortheile geboten habe, daß man schon kleinere Nachtheile mit in den Kauf nehmen könne. Hätte man sich an das System des laisser faire gehalten, das man jetzt verlangt, so hätte man allerdings diese Resultate nicht erreicht. Man geht also in anderen Staaten viel intensiver vor in dieser Beziehung als bei uns; wodurch sich aber die vorliegende Angelegenheit wesentlich unterscheidet von den bisher berührten, beruht darin, daß wir gleichzeitig hier auszusprechen glauben, es liege in der Herstellung einer Staatslinie in Verbindung der Halle-Sorau-Gubener Bahn mit der Halle-Kasseler Bahn ein allgemeines und öffentliches Interesse von größerem Umfang, während bei der Nordbahn und der Pommerschen Centralbahn in der Hauptsache nur locale Interessen vorwiegend waren.

Der Abg. Lasker hat in der letzten Sitzung es gepriesen, daß man im Jahre 1842, wie er glaubte, die damals bestehende Bestimmung verletzte und zu dem System überging, Zinsgarantien von Privatbahnen zu übernehmen mit der Möglichkeit, die betreffenden Bahnen demnächst zu erwerben. Es war im Jahre 1849 oder 1850, wo der Finanzminister v. d. Heydt auf Grund eines solchen früher abgeschlossenen Vertrages sich in den Besitz der Niederschlesisch-Märkischen Bahn setzen konnte und es ist auf diese Weise auch noch die Bergisch-Märkische in die Verwaltung des Staates gelangt. Ich sollte nun meinen, daß ein Vorgang, wie der jetzige, sich des Beifalls des Herrn Lasker erfreuen müßte, weil er in der That, wenn ich absehe von der Gründung und Entstehung dieses Unternehmens, jenen von ihm gepriesenen Verträgen analog ist. Es ist Seitens des Abg. Richter darauf hingewiesen worden, daß die financielle Seite dieser Angelegenheit bezüglich der Halle-Sorau-Gubener Bahn eine zweifelhafte sei und daß er aus den mit größter Flüchtigkeit gemachten Motiven eine nähere sachliche Aufklärung sich nicht habe verschaffen können. Die Motive waren der Lage der Dinge nach nicht in großer Ausdehnung ausarbeitbar, da die Gesellschaft sich in einer eigenthümlichen Stellung befand, und es unthunlich war, vor die Oeffentlichkeit mit einem Vertrage zu treten, wodurch mit voller Schärfe die Hand in die Wunde gelegt wurde. Was die financielle Seite anlangt, so ist zuzugeben, daß auch in diesem Jahre unzweifelhaft ein Deficit bei der Bahn eintreten wird, aber es ist, besonders mit Rücksicht auf eine Vereinigung mit Halle-Kassel, mit annähernder Sicherheit anzunehmen, daß das Deficit in den folgenden Jahren sich wesentlich reducirt. Es liegt dies eben in dem Anschluß der Bahn in ein umfassendes Staatsbahnnetz. Der Abg. Richter würde sich ein derartiges Rückgrat — wie er sagt — gefallen lassen, man stelle aber mit Berlin-Wetzlar bereits ein zweites her, und das sei zu viel. Gebe man Berlin-Wetzlar auf, so ließe sich darüber verhandeln. Es wird aber dabei von ihm übersehen, daß die Vorlage von 18. December 1872 von vornherein zwei Linien ins Auge gefaßt hatte, die über den Harz und die jetzt in Frage stehende, und ich glaube, daß die Herstellung eines derartigen zweiten Rückgrats nur Billigung verdient.

Jene vorgenannte Vorlage wird von anderer Seite so ins Auge gefaßt, daß seitdem das Privateisenbahnwesen vollständig in Rückgang gekommen sei und der Schwindel sich auf die übrigen Industriegebiete geworfen habe. Ich gebe dem Abg. Röckerath zu, daß der Schwindel auf den anderen Gebieten viel umfangreicher gewesen ist. (Zustimmung rechts.) Es läßt sich sogar behaupten, daß er in seiner Großartigkeit solide Capitalien abgehalten hat, zum Eisenbahnwesen zu gelangen. Aber er irrt, wenn er annimmt, daß seit 1873 die industiellen Gründungen erst datiren. Auch für diese ist das Jahr 1873 das Ende. Wenn hier immer über das Project Berlin-Wetzlar abfällige Urtheile gefällt werden, so möchte ich doch an die Antecedenzien desselben erinnern, an die Interpellation betreffend den bevorstehenden Bau einer directen Bahn von Berlin nach Frankfurt a. M. durch eine Privatgesellschaft. (Ruf: von wem unterzeichnet?) Unterzeichnet von dem Abg. Elsner v. Gronow, (Hört! links, Heiterkeit) — aber unterstützt von v. Wedell-Malchow, Schmidt (Stettin), Dr. Lucius, v. Saucken-Julienfelde, Dr. Rönne, v. Kardorff, Jung, Berger u. A. (Heiterkeit.) Diese Interpellation beunruhigte die betheiligten Gesellschaften derartig, daß sie um die Concession baten unter dem Versprechen, die Anlage „Kaiser-Wilhelms-Bahn" zu nennen. (Heiterkeit.) Ich meine, die Linie Berlin-Wetzlar ist eine sehr gesunde Gründung. Wenn Sie sich die Verbindung dieser Linie mit den verschiedenen anderen Staatsbahnlinien klar stellen, kann hierüber gar kein Zweifel vorkommen. Die Rentabilität dieser Linie wird durch Annahme der Regierungsvorschläge noch gesteigert, denn dadurch wird eine längere vom Staate garantirte Parallelbahn verhindert, besonders da die Halle Kasseler Bahn nach dem gegenwärtigen Jahresabschlusse eine steigende Prosperität besitzt, Wie nützlich wird es erst für den Staat sein, wenn dieser an und für sich schon prosperirenden Bahn der Verkehr der Weltbahn Berlin Wetzlar zugeführt wird. Ich glaube, daß die so geschaffene Linie an Ertragsfähigkeit den besten Staatsbahnen gleichstehen wird. Gerade aus diesem Gesichtspunkt möchte ich Ihnen den Ankauf der Linie Halle-Kassel empfehlen. Das Stück in der Mitte, von dem Abg. Richter sprach, beträgt ungefähr 11 Meilen mit einem Kostenaufwand von sechs Millionen Thalern. Ich will die Motive dahin klar stellen, daß die Ersparnisse des Staates durch den Ankauf dieser Linie auf 39 Millionen Mark veranschlagt sind.

Der Abg. Richter glaubt auch, daß dem Staatsbedürfniß genügt werde, wenn dem Staat die Mitbenutzung des für die Linie Berlin-Wetzlar nothwendigen Stückes eingeräumt werde. Abgesehen davon, daß dadurch der Gedanke der Regierung, eine große Linie von Osten nach Westen herzustellen, verdunkelt würde, würde ein solcher Modus auch auf viele Schwierigkeiten stoßen, auch würde es nicht möglich sein, ohne erhebliche Mittel dafür aufzuwenden. Ich meine also, daß Diejenigen, die sich auf den Standpunkt des Finanzmannes stellen, wie der Abgeordnete Richter, durch die Vorlage befriedigt sein können, und die, welche dem Staate den Besitz von dominirenden Linien gern zuschreiben wollen, werden durch ein Project erfreut sein, das neben der finanziellen Seite auch jenen nicht hoch genug anzuschlagenden Zweck erreichen kann. Bei allen diesen Vorlagen muß nun, wie ich zugebe, eine eingehende Prüfung der Verhältnisse stattfinden. Wenn aber der Abg. Richter aus unserer Eisenbahnsituation besonders noch eine Vorsicht herleitet, so muß ich doch aussprechen, daß das preußische Staatseisenbahnsystem sich bis zu diesem Augenblick auch nach der finanziellen Seite hin bewährt hat. Denn wenn in einer Zeit der Krisis, wie im Jahre 1875, der gesammte Complex der Eisenbahnen eine Verzinsung von 5 Procent aufweist, so ist dies ein überraschendes Resultat. Der Abg. Richter sagte nun, es sei im Jahre 1875 nichts auf die Erneuerung verwandt. Ich halte das nicht für zutreffend; erst im Etat des Jahres 1876, nicht aber schon in dem von 1875 trifft dies zu. Auch die Staatsregierung geht nicht von dem Gesichtspunkt aus, daß man Staatsbahnen um jeden Preis herzustellen habe; sie macht Ihnen Vorschläge, wo sie glaubt, daß sie im Interesse des Landes liegen. Sie ist überzeugt, daß durch die beiden eingebrachten Vorlagen diesem Interesse gedient werde und bittet Sie, diesen Vorlagen zuzustimmen, nachdem Sie dieselben eingehend in der Commission geprüft haben werden.

Abg. v. Wedell-Malchow: Obwohl ich selbst ein Anhänger des Staatsbahnsystems und auch, soweit es ausführbar ist, des Reichseisenbahnprojects bin, so glaube ich doch daran festhalten zu müssen, daß wir uns nicht über Hals und Kopf in das eine oder das andere stürzen; da beides ohne eine starke Anspannung des Staats- resp. des Reichscredits nicht möglich ist. Es ist die Pflicht des Volksvertreters, Fall für Fall zu prüfen und in dieser Beziehung erscheint mir die Form des Garantievertrages mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn keine glückliche. Es liegt eigentlich ein Kaufvertrag vor, obwohl die Actien-Gesellschaft als solche fortbestehen soll. Nun meine ich, wir hätten bereits derartige unklare Verhältnisse im Eisenbahnwesen genug, um das Abgeordnetenhaus abzuhalten, sich auf neue Unklarheiten nicht mehr einzulassen. Dann sollen auch die Actien der Gesellschaft fortbestehen, ein Spielpapier der allerniedrigsten Art für die Börse, wie geschaffen zur Ausbeutung gerade des ärmeren Publikums. Abgesehen von diesen beiden für mich sehr erheblichen Bedenken erscheint mir ein Kaufpreis von 10 Millionen Thalern, den wir zu 5 Procent zu verzinsen haben, zu theuer, wozu dann noch der Erneuerungs- und Reservefonds tritt, der gewiß bei der beständigen Reparaturbedürftigkeit der von Strousberg gebauten Bahnen stark in Anspruch genommen werden wird. Zur Verzinsung des Kaufpreises würde die Bahn eines Reinertrages von 600,000 Thalern bedürfen, während sie 1874 nur einen solchen von 327,000 Thalern und 1875 von 316,000 Thalern gehabt hat. Um eine Rente zu erzielen, die unsere Zinsauslagen deckt, bedürfte es einer fast dreifachen Verkehrssteigerung, während der höchste Preis, der heute als angemessen erachtet werden könnte, sich nach meiner Berechnung auf 7,000,000 Thaler beläuft, Wenn uns ein Kaufvertrag mit dieser Summe vorgelegt worden wäre, könnte ich ihm vielleicht zustimmen; heute aber kann ich es zu meinem Bedauern nicht. Der Handelsminister sowohl, wie die Abgg. Stengel und v. Benda haben auf den Ruin hingewiesen, den das Scheitern der Vorlage zur Folge haben müßte.

Ich frage Sie: was soll das für ein Ruin sein? Entweder halten die Gönner der Bahn, die Disconto- und die Handelsgesellschaft dieselbe über Wasser — und das scheint mir das wahrscheinlichste — oder der Concurs wird eröffnet, wobei, da es sich nicht um eine unfertige Bahn handelt, der Betrieb leicht fortgesetzt werden kann, bis der Staat in Ermangelung eines besseren Bieters das Unternehmen kauft. Der sächsischen Staatsbahn Concurrenz zu machen, kann doch immer nur ein vorübergehender Zweck sein, dem der Staat keine dauernden Opfer bringen darf; und obschon ich nicht verkenne, daß die königlich sächsische Regierung sich in ihrer Tarifpolitik den übrigen Bundesstaaten wenig entgegenkommend gezeigt hat, so können wir doch mit dem offenen Tarifkrieg darauf nicht antworten. Obgleich bei der Vorlage über die Halle-Sorau-Gubener Bahn eine principielle Frage entschieden werden muß, wozu die Budgetcommission wenig geeignet sein dürfte, so will ich mich doch dem Antrage auf commissarische Berathung mit Rücksicht auf die zweite der Vorlagen nicht widersetzen.

Abg. Lasker: Wir dürfen zunächst durch unser Votum über die Geschäftsfrage nicht die Meinung hervorrufen, als ob alle diejenigen, die für Ueberweisung an die Commission stimmen, auf das Project selbst einzugehen geneigt wären. Wir haben es hier mit einem sehr empfindlichen Factor zu thun. Es besteht eine gewisse innere Verbindung zwischen den Verhandlungen dieses Hauses und den Operationen in der Burgstraße. Dort wird mit großer Phantasie jeder einzelne Beschluß ausgenützt, um zwischen jetzt und dem Ende der Berathungen Speculationen mit den Papieren zu treiben und je nach den Berichten einige Procente mehr oder weniger zu erlangen; ich fürchte deshalb sehr, es könnten diejenigen, die die Hausse dort vertreten, einen Beschluß, die Sache an die Commission zu verweisen, zunächst dazu verwerthen, um einen Zwischengewinn zu realisiren, der den späteren Abnehmern möglicherweise zum großen Schaden gereichen könnte. Ich will einfach den Grund sagen, weshalb ich meine, daß wir auf Verträge von der Art, wie sie uns in Betreff der Halle-Sorau-Gubener Bahn vorgelegt sind, nicht eingehen sollen. Ich würde nicht in Betracht ziehen, daß wir durch Uebernahme der Bahnverwaltung mit dem Vorbehalt der späteren Eigenthumserwerbung ein schlechteres Finanzgeschäft in Zukunft machen könnten als gegenwärtig. Wenn aber eine Bahn, wie das nach den Verhältnissen voraussichtlich ist, unter staatlicher Verwaltung nicht mehr Einnahmen abwirft, und der Staat dann erst zum Ankauf schreitet, so entsteht unter den Actionären leicht der wiederkehrende Vorwurf, daß der Staat seine Verwaltung zu fiscalischen Zwecken ausgenutzt habe. Es entsteht eine Vermischung der Ansichten, deren sich auch heute der Handelsminister schuldig gemacht hat, indem er uns pathetisch anrief, wir möchten die vorgeschlagenen Operationen annehmen, damit nicht das Unglück noch gehäuft werde.

Wer das liest und der Autorität des Handelministers glaubt, der meint vielleicht, durch unsere Beschlüsse nach einer oder der anderen Seite werde Nutzen oder Schaden zugefügt, Werthe hergestellt oder verdorben. Wahrscheinlich sind dem Handelsminister ähnliche Zuschriften zugegangen, wie sie mir zu Dutzenden zugegangen sind, daß das Haus durch seine Beschlüsse über die Nordbahn viele um die letzten Ersparnisse gebracht habe. Aber nicht wir haben diese Leute geschädigt, sondern diejenigen, welche Agenten ausschickten und den Leuten durch falsche Vorspiegelungen das Geld aus der Tasche lockten. (Sehr wahr!) Das ist die Geschichte jener Frau, welche glaubte, der krähende Hahn mache den Tag, während er nur den Ausbruch des Tages verkündet. Ebenso hat der Handelsminister uns gebeten, wir möchten die Ruinen nicht häufen. Wenn der Staat aus unproductiven Unternehmungen productive machen will, dann sind wir in die Politik des Goldmachens hineingerathen. Der Staat ist aber ein viel zu armer Mann, um solche Sachen zu vollbringen, und an Alchymie glaubt heutzutage kein Mensch mehr. (Sehr gut! Heiterkeit.) Es ist nun die Frage aufgeworfen worden, welchen Nutzen die Moral haben könne, wenn schwindelhafte Unternehmungen später nicht vom Staate unterstützt, sondern dem Verderben überlassen werden. Wenn die Frage so gestellt wird, so ist die Antwort sehr leicht; wir haben sie aber in dem Sinne gestellt; ob nicht die öffentliche Moral Schaden dadurch leidet, wenn diejenigen, die leichtfertig und schwindelhaft Unternehmungen machen, zuletzt darauf rechnen können, es werde, wenn die Sache ganz schief geht, der Vertreter der Staatsregierung auftreten und eine bewegliche Rede an uns halten, daß wir die Ruinen nicht häufen und die Producte des Schwindels legitimiren möchten. Wir vertreten hier nicht den Standpunkt der etwas sensualistischen Moral, welche jedem Nothleidenden augenblicklich beispringen möchte. Wenn ich so reich wie der liebe Herrgott wäre, dann würde ich ja natürlich jedem Nothleidenden die Hilfe gern zur Stelle bringen, aber der Staat hat nicht die unbegrenzten Mittel.

Mit diesem Gesichtspunkte allein, daß die Sache geheilt werden müsse, kommen wir keinen Schritt weiter. Wo solche Uebelstände an uns herantreten, haben wir den einfachsten und klarsten Weg einzuschlagen; ist die Bahn nicht im Stande, sich selbst zu erhalten, so soll sie mit dem Staate über den Verkauf verhandeln. Ich verlange nicht, daß der Staat ihre Noth ausnutzen soll, aber wenn sie jetzt wieder Hoffnungen unter den Actienbesitzern erregen, so sind nur zwei Dinge möglich: entweder hebt der Staat mit seiner Hilfe den Werth der Bahn und muß, falls er den Ankauf der Bahn für nothwendig hält, dann für diese Hilfe noch einen höheren Kaufpreis zahlen, oder es werden diejenigen, die über das jetzige Votum erfreut, einen Besitz in den Actien zu haben glauben, oder diejenigen, welche größere Preise zum Ankauf dieser Actien aufwenden, nach 5 bis 6 Jahren mit denselben Klagen vor uns stehen, mit denen sie sich jetzt an die Gründer und Verwalter wenden müssen. Dies ist der einzige Gesichtspunkt für mich, weshalb ich die Staatsregierung bitte, lieber gerade und offen hervorzugehen gegen die Actionäre. Wäre sie im Stande, ihnen heute die vollste Ueberzeugung beizubringen, daß nach ihrer eigenen Ansicht in Zukunft die Bahn sich im Werthe gar nicht erhöhen wird, so würde der Uebelstand geringer sein. Nun hat aber neulich der Herr Finanzminister ausdrücklich erklärt, daß nach seiner Ansicht die Halle-Sorau-Gubener Bahn eine große Zukunft habe und er die Actionäre nicht begreife (Finanzminister Camphausen: Die Obligationen waren gemeint!) — ich freue mich außerordentlich, so oft ich die Autorität des Herrn Finanzministers nicht gegen mich habe, deshalb verlasse ich diesen Punkt. Ich stimme mit allen Denen überein, welche den Wunsch haben, daß der Staat sich in den Besitz derjenigen Mittel setze, mit denen er große Eisenbahn-Politik treiben kann. Ich halte es für möglich, daß die Halle-Sorau-Gubener Bahn in diesen Plan hineingehört; aber eben deshalb muß das Verhältniß des Staates zu dieser Bahn nicht durch einen Vertrag gewissermaßen muthwillig und absichtlich längere Zeit dunkel erhalten, sondern völlig klar gelegt werden.

Der Staat muß wissen, welchen Preis er zahlt, und die Actionäre müssen überzeugt sein, daß das, was bezahlt wird, der wahre Werth ist, und was darüber hinausgeht, als Verlust betrachtet werden muß, verschuldet durch die Vergangenheit und die innere Natur des Unternehmens. Der Handelsminister hat als Grund für diese Vorlage angeführt, daß die Möglichkeit vorhanden wäre, daß die Bahn in Concurs getrieben werde, und dadurch ein großer Nachtheil für den Verkehr herbeigeführt werden würde. Früher hat man geglaubt, hieran nicht denken zu müssen, weil man an die Möglichkeit des Concurses einer Eisenbahn nicht recht geglaubt hat; jetzt werden uns diese handgreiflich vorgeführt und da darf der Staat doch wirklich nicht müßig zusehen, dessen erstes Aufsichtsrecht darin besteht, daß jede Bahn im Betriebe bleibt. Eine Bahn darf, auch wenn sie in Concurs kommt, im öffentlichen Verkehrsinteresse in ihrem regelmäßigen Betriebe nicht gestört werden. Würde dann die Nothwendigkeit eintreten, sie mit materiellen Mitteln zu unterstützen, so würde das ebenso geschehen müssen, wie es bei der Nordbahn geschah. Der Handelsminister meinte im vorigen Jahre, er habe von mehreren Personen gehört, daß der Staat bei Annahme des ersten Antrages bezüglich der Nordbahn besser fortgekommen wäre. Es ist sehr leicht, sich in seinem Urtheile über Eisenbahnen zu irren, wenn man dasselbe auf Aeußerungen anderer Personen basirt. Derselbe Herr Minister hat dann gemeint, ich hätte nach meiner jüngsten Belobigung des mit dem Gesetz von 1842 eingeleiteten Systems der Zins-Garantien für den Entwurf über Halle-Sorau-Guben sein müssen. Aber ich habe den Unterschied zwischen damals und heute ausdrücklich hervorgehoben, wo wir des verfänglichen Mittels der Zinsgarantien nicht bedürfen. Ich erinnere nur an den natürlichen Verlauf jeder Entwickelung: wie jeder Mensch Anfangs bevormundet werden muß, während er später der Bevormundung nicht bedarf, so kann auch die Anfangs befolgte Eisenbahnpolitik auf die Dauer nicht maßgebend sein. Weil wir in dieser äußerst schwierigen Lage gewiß klar sehen müssen, so wünsche ich, daß nöthigenfalls ein anderer Vertrag mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn abgeschlossen werden möchte. Eines möchte ich noch hervorheben. Ich weiß nicht, ob es allgemein verständlich sein wird, warum wir die Nordbahn-Garantie abgelehnt haben und die Halle-Sorau-Gubener Garantie gewähren sollen. Ist nämlich in der That der Vertrag ein Kaufvertrag, so wünsche ich, daß der Staat das in der Urkunde unumwunden ausspreche. Das sind meine Gründe, gegen die Vorlage zu stimmen. (Beifall.)

Finanzminister Camphausen: Der Vorredner hat auf eine Aeußerung von mir im Herrenhause Bezug genommen; es liegt mir daran, dieselbe richtig zu stellen. Ich habe damals meine Ansicht dahin ausgesprochen, daß Capital und Zinsen für die erste wie die zweite Priorität der Halle-Sorauer Prioritäts-Obligationen als unbedingt gesichert zu betrachten seien. Mit dieser Anschauung würde es noch verträglich sein, nicht allein, daß alle Stammprioritäten-Actionäre nichts bekommen, sondern auch noch, daß die dritten Prioritäten ausfielen, indem dann immerhin noch die ersten und zweiten Prioritäten gesichert blieben. Der Vorredner hat dann gewünscht, daß die Regierung zu der Eisenbahngesellschaft in ein völlig klares Verhältniß trete. Wäre die Staatsregierung im vorigen Jahre in der Lage gewesen, daß ihr eine mäßige Kaufsumme mit Zustimmung aller Prioritätengläubiger und aller Actionäre hätte genannt werden können, wer weiß, was geschehen wäre, und wenn wir heute auf den geschlossenen Vertrag keine Rücksicht zu nehmen hätten, wer weiß, wozu man sich entschließen könnte. Aber ich bitte, sich doch das Verhältniß nicht so einfach zu denken. Darüber haben die Gläubiger der Gesellschaft mit ihren Sonderinteressen mitzusprechen. Die können ja natürlich zufrieden sein, wenn ihre Forderungen vollständig erfüllt und die Schulden vollständig abgestoßen werden, wie wird es denn aber mit den Actienbesitzern und mit Denjenigen, die nicht einfach Actien, sondern Prioritätsansprüche vor anderen Actionären haben? Wollten Sie sich auf desfallsige Verhandlungen einlassen, so würden Sie gewiß sehr bald merken, daß die eigentlichen Schwierigkeiten der Aufgabe erst begonnen. Daß durch den vorgelegten Vertrag wirklich unklare Verhältnisse geschaffen seien, muß ich entschieden bestreiten. Der § 1 des Vertrages bestimmt: „Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft überträgt dem Staate vom 1. Januar 1867 auf ewige Zeiten die Verwaltung und den Betrieb des der Gesellschaft concessionirten Bahnunternehmens".

In dieser Lage kann sich der Staat für immer erhalten. Hegt er die Befürchtung daß es doch wohl mit den guten Erträgen und mit den Ueberschüssen der Bahn nicht so weit her sein möchte, daß vielleicht Ausfälle eintreten können, dann bleibt der § 1, so wie er da steht, für immer in Kraft, und was den § 10 betrifft, der den Fall ins Auge faßt, daß die Muldethal-Eisenbahngesellschaft gezwungen sein sollte, ihre Trace bei Eilenburg ganz auf das linke Muldeufer zu verlegen, so legt dieser dem Staate keine Verpflichtung auf, sondern giebt ihm eine Berechtigung, von der der Staat seiner Zeit Gebrauch machen kann oder nicht. Ich werde ja nicht mehr am Leben sein, wenn es sich um die Frage handelt, ob der Staat von diesem Rechte Gebrauch machen soll oder nicht. (Rufe: Oho! Heiterkeit.) Nun, wenn ich noch am Leben sein sollte, so werde ich dann jedenfalls nicht mehr Minister sein. (Heiterkeit.) Eine Schwierigkeit wird hier keinesfalls entstehen können. Die Befürchtung, daß auch die neue Verwaltung nur schlechte Einnahmen liefern werde, geht doch wirklich zu weit. Sobald dieselbe in die Hände des Staates übergeht, wird von Hause aus ein großer Umschwung eintreten. Die Betriebskosten, deren Höhe uns vorgehalten wurde, waren bisher eben deshalb so hoch, weil die Gesellschaft an einer schwebenden Schuld laborirt, die man natürlich nur gegen eine hohe Entschädigung gewährt hat. Hier wird sofort eine wesentliche Reduction eintreten, wenn ein solches Verhältniß nicht mehr besteht. Wenn hervorgehoben wurde, wir würden heute die Bahn vielleicht sehr billig zu Kauf bekommen können, so hat das doch sehr seine zwei Seiten. Wenn Sie die Bestimmungen des Vertrages sich ansehen, werden Sie sich leicht überzeugen, daß sie von irgend welcher Zärtlichkeit gegen die Actionaire nicht dictirt sind. Ich halte diese Bestimmungen nicht für hart, nur für gerecht, aber begünstigt haben wir die Actionaire doch sicher nicht.

Nach dem Vertrage wird vom 1. August ab Rechnung geführt werden;

wir werden Jahr für Jahr feststellen, wie weit die Ueberschüsse reichen, und wir werden, glaube ich, wohl in den Fall kommen, zu der demnächst fälligen Verzinsung der Prioritäts-Obligationen einen Zuschuß gewähren zu müssen. Diesen Zuschuß werden wir nach den Bestimmungen des Vertrages sofort feststellen und werden für die Rückerstattung und bis zum Zeitpunkt der Rückerstattung dieses Zuschusses 5 pCt. Zinsen erhalten. Wenn nun die Bahn in die Lage kommen wird, diese Last, die im Anfang auf ihr ruht, später abzutragen, und über diese Erträge hinaus noch einen Ueberschuß zu gewähren, das kann Niemand voraussagen. Was wir aber unbedingt schon heute aussprechen können, das ist, daß für den Staat diese Bahnstrecke einen mehr als gewöhnlichen Werth hat. Wenn Sie, wie ich hoffe, den Vertrag mit der Halle-Kasseler Bahn gutheißen und zugeben müssen, daß wir nach Osten hin einen Werth darauf zu legen haben, die große Eisenbahnlinie zu erreichen, die Berlin mit Oberschlesien verbindet, daß wir ebenso nach Westen hin den größten Werth darauf zu legen haben, in die Verbindung zu gelangen, die uns in das Kohlenrevier einführt und uns bis nach Oberhausen bringt, dann werden Sie auch anerkennen müssen, daß für wenig Eisenbahnbesitzer die Strecke Halle-Sorau-Guben einen solchen Werth hat, als für den Staat, der die beiden Endpunkte und daneben ein weites Gebiet beherrscht, das für die Bahn dienstbar gemacht werden kann. Was die Frage der Verweisung der Vorlagen an eine Commission betrifft, so überläßt die Regierung selbstverständlich die Entscheidung darüber dem Hause. Wenn aber das Haus den Weg der Commissionsberathung für die schärfere und gründlichere Prüfung hält, so würde auch ich nur empfehlen können, diesen Weg einzuschlagen, denn wir scheuen nicht die Prüfung, wir wünschen sie.

Die erste Berathung wird hierauf geschlossen und beide Vorlagen der Budget-Commission zur Vorberathung überwiesen.

Schluß 3 Uhr. Nächste Sitzung Montag 11 Uhr. (Bericht der Staatsschulden-Commission, Gesetz über die Aufnahme von Wechselprotesten und zweite Berathung des Gesetzes, betr. die Einverleibung Lauenburgs.)

Berlin, 31. März. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat dem General-Lieutenant z. D. von Karczewski, bisher General-Major und Director des Militär-Oeconomie-Departements im Kriegs-Ministerium, den Stern zum Rothen Adler-Orden zweiter Klasse mit Eichenlaub; dem General-Major z. D. von Pressentin, bisher Commandeur der 9. Infanterie-Brigade, den Rothen Adler-Orden zweiter Klasse mit Eichenlaub; dem Ober-Consistorialrath Spieß zu Trier und dem Superintendenten Ruperti zu Lesum, im Kreise Osterholz, den Rothen Adler-Orden dritter Klasse mit der Schleife; dem Kreis-Gerichts-Rath Knoll zu Neisse den Rothen Adler-Orden vierter Klasse; dem Geheimen Regierungs-Rath Wächter zu Hannover den Königlichen Kronen-Orden zweiter Klasse; dem Apotheker August Grünhagen zu Trebnitz den Königlichen Kronen-Orden vierter Klasse; sowie dem Schullehrer Walther zu Buchwald im Kreise Sprottau und dem Förster Ackermann zu Forsthaus Schönwerder im Kreise Landsberg das Allgemeine Ehrenzeichen verliehen.

Se. Majestät der König hat den Gymnasial-Director Dr. Hermann Probst in Essen zum Provinzial-Schulrath; die bisherigen außerordentlichen Professoren Dr. Carl Elze und Dr. Carl von Fritsch in Halle zu ordentlichen Professoren in der philosophischen Facultät der Universität daselbst; und den Prorector des Gymnasiums von Soest, Dr. Friedrich Wilhelm Gustav Legerlotz zum Gymnasial-Director ernannt.

Der Archivar Dr. Grein ist von Marburg an das Staats-Archiv in Hannover und der Archivar Dr. Schuchard von Hannover an das Staats-Archiv in Marburg versetzt worden. — Der Provinzial-Schulrath Dr. Probst ist dem Provinzial-Schulcollegium in Münster überwiesen worden. Dem Gymnasial-Director Dr. Legerlotz ist die Direction des Gymnasiums in Salzwedel übertragen worden. Der Gymnasial-Director Dr. Eckardt zu Strasburg in Westpreußen ist in gleicher Eigenschaft an das Gymnasium zu Lissa; und der Gymnasial-Director Freytag zu Hamm ist in gleicher Eigenschaft an das Gymnasium zu Verden versetzt worden. Die Berufung des Oberlehrers Dr. Otto Carl Drenckhahn vom Gymnasium zu Merseburg in gleicher Eigenschaft an das Gymnasium zu Mühlhausen in Thüringen, sowie die Wahl des Realschullehrers Dr. Joseph Neuß in Düsseldorf zum Oberlehrer am Gymnasium in Montabaur ist genehmigt worden. Der Gymnasial-Lehrer Dr. Arthur Jung zu Inowrazlaw ist als Oberlehrer an das Gymnasium zu Meseritz berufen worden. Der ordentliche Lehrer und Musiklehrer am Seminar zu Königsberg i. Pr., Heidler, ist in gleicher Eigenschaft an das evangelische Schullehrer-Seminar zu Bromberg, und der ordentliche Lehrer und Musiklehrer Schmidt, am Seminar zu Bromberg, in gleicher Eigenschaft an das von Königsberg nach Osterode verlegte evangelische Schullehrer-Seminar versetzt worden. An der Präparanden-Anstalt zu Massow, Regierungsbezirk Stettin, ist der Seminar-Hilfslehrer Schrank zu Dramburg als zweiter Lehrer, und am evangelischen Schullehrer-Seminar zu Dramburg der Lehrer Reißmann zu Breege auf Wittow (Insel Rügen) als Hilfslehrer angestellt worden. — Der Advocat und Notar Grote in Burgdorf ist zum Anwalt bei dem Obergericht in Hannover mit Anweisung seines Wohnsitzes in der Stadt Hannover ernannt und ihm als Notariatsbezirk der Bezirk des genannten Obergerichts angewiesen worden.

[Bekanntmachung.] Durch Beschlüsse der Rathskammer des hiesigen königlichen Stadtgerichts vom 8. und 28. d. Mts. sind auf meinen Antrag die hiesige Mitgliedschaft des unter dem Namen „Socialistische Arbeiterpartei Deutschlands" mit dem Sitze des Vorstandes und des Ausschusses zu Hamburg bestehenden Vereins, sowie der letztere Verein selbst, soweit er sich auf Länder im Geltungsbereiche des preußischen Vereinsgesetzes vom 11. März 1850 erstreckt, wegen Zuwiderhandelns gegen die §§ 8 und 16 dieses Gesetzes vorläufig geschlossen worden.

Demgemäß ist die fernere Betheiligung an diesen Vereinen, insbesondere auch das Zahlen der Beiträge für den Umfang des preußischen Staatsgebietes bis auf Weiteres verboten. Die Uebertretung dieses Verbotes ist im § 16 cit. mit Geldstrafe von 15 bis 150 Mark oder mit Gefängniß von acht Tagen bis zu drei Monaten bedroht. Berlin, den 30. März 1876. Der Staats-Anwalt bei dem königlichen Stadt-Gericht. Tessendorff.

Berlin, 31. März. [Se. Majestät der Kaiser und König] nahmen heute im Beisein des Gouverneurs und des Commandanten von Berlin militärische Meldungen entgegen, empfingen den Polizei-Präsidenten von Madai, sowie später eine Deputation der Stadt Leipzig, und hörten vor dem Diner den Vortrag des Ministers des Königlichen Hauses, Freiherrn von Schleinitz. — Gestern empfingen Se. Majestät den Reichskanzler Fürsten von Bismarck.

[Ihre Majestät die Kaiserin-Königin] besuchte gestern mit Ihrer Königlichen Hoheit der Großherzogin von Baden das Augusta-Hospital.

[Se. Kaiserliche und Königliche Hoheit der Kronprinz] besuchte gestern Vormittag um 10¾ Uhr die Jagdausstellung in der Dorotheenstraße und nahm um 11½ Uhr militärische Meldungen entgegen. Um 3¾ Uhr begab Sich Höchstderselbe nach der National-Galerie. Abends erschienen Ihre Kaiserlichen und Königlichen Hoheiten der Kronprinz und die Kronprinzessin auf der Soirée bei Ihren Majestäten. (Reichsanz.)

⊙ **Berlin**, 31. März. [Vom Hofe. — Die Ueberschwemmungen. — Die Declaranten der „Kreuzzeitung".] Die Mittheilungen über die nächsten Reisedispositionen des Kaisers dürften als ungenau zu bezeichnen sein, da endgiltige Bestimmungen, so weit in Hofkreisen bekannt ist, noch nicht getroffen sind. Wie man erfährt, gilt es jetzt als wahrscheinlich, daß der Kaiser die beabsichtigte Reise nach Wiesbaden erst unmittelbar nach Ostern antreten wird. — Der Kaiser von Rußland wird nicht, wie bisher angenommen wurde, schon in den letzten Tagen des April in Berlin eintreffen, sondern beabsichtigt, jedenfalls noch das Alexanderfest am 29. April in Petersburg zu feiern. Seine Reise nach Deutschland dürfte er daher wohl erst in den ersten Tagen des nächsten Monats antreten. — Die vielfachen Bedenken, welche im Hinblick auf die durch Ueberschwemmung herbeigeführten Unglücksfälle auch in Bezug auf die Anordnungen der Behörden laut geworden sind, haben zur Einsetzung einer höheren Untersuchungs-Commission geführt, welche alle diesem Gebiete angehörigen Vorgänge einer genauen Ermittelung unterziehen soll. Dieselbe wird aus Commissarien der verschiedenen Ministerien zusammengesetzt sein und unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Ober-Finanzraths Burkhardt in kürzester Frist zusammentreten. — Es sind über 14 Tage her, daß die „Kreuz-Zeitung" die Liste der bekannten Zustimmung für geschlossen erklärte; nur noch die Erklärungen, welche schon unterwegs waren, sollten noch aufgenommen werden. Unterdeß werden noch heute Erklärungen von Stadt und Land, theilweise aus der nächsten Nähe abgedruckt. Es scheint, daß für die alten Herren in Hinterpommern, der Altmark u. s. w. selbst die Post als ein zu modernes Institut noch nicht existirt, sonst könnte das „Unterwegs" doch nicht für so lange Zeit gelten. Doch darf man der Zeitung ihr kindliches Vergnügen um so mehr gönnen, als sie sich nach ihrer eigenen gestrigen Aeußerung über die wirkliche Bedeutung ihrer Erfolge im Hinblick auf die Wahlen nicht allzu Großes verspricht. In der That — was haben denn alle jene Unterschriften zu bedeuten. Im Ganzen mögen es 600 gewesen sein, etwa zu zwei Dritttheilen von Gutsbesitzern, die übrigen von ultra-orthodoxen Pastoren, alten pensionirten Offizieren u. s. w. Wer sollte wohl von einem solchen Ergebnisse der mit solchem Eifer in Scene gesetzten Agitation überrascht sein! Daß die „Kreuzztg." aus alter Zeit her etwa noch 7000 Abonnenten zählt, ist ja eine bekannte Thatsache; daß diese zum größten Theile jenen Kategorien angehören, ist ebenso bekannt. Was sollen also jene 600 beweisen? In Wahrheit ist es, näher besehen, vielmehr ein ganz klägliches Resultat. Diejenige Kategorie von alten Conservativen, welche mit der Kreuzzeitungs-Politik am engsten verwachsen sind und welche auch den Kern ihrer Anhänger im Herrenhause bilden, sind bekanntlich die Herren vom alten und befestigten Grundbesitze. Nun giebt es von Gutsbesitzern, die zur Wahl fürs Herrenhaus in dieser Kategorie berechtigt sind, im Ganzen etwa 2000, die schwerlich jahrein, jahraus für ihre politische Belehrung irgend ein anderes Organ als die „Kreuzzeitung" in die Hand nehmen. Muß es da nicht überraschen, daß selbst von dieser Kategorie nur ein Paar Hundert sich zur Betheiligung an der Demonstration haben bereit finden lassen? Und doch ist in allen junkerlichen Kreisen aufs lebhafteste agitirt worden, und das „Unterwegs" der „Kreuzzeitung" soll wohl nur heißen, daß die betreffenden Listen etwa noch in Circulation sind. Die höhere Bauernfängerei hat jedoch wie gesagt, einen geringen Erfolg gehabt. Dieser letzte Versuch der „Kreuzzeitung" unter ihrer nunmehr verflossenen Redaction darf wohl als ein entschiedenes politisches und moralisches Fiasco als abgethan gelten.

[Se. Majestät der Kaiser und König] hat auf die Glückwunschadresse der hiesigen Stadtverordnetenversammlung zu dem Allerhöchsten Geburtstage folgendes Antwortschreiben erlassen:

„In wohlthuender Weise haben Mich die Stadtverordneten durch die Mir zu Meinem Geburtstage dargebrachten guten Wünsche von Neuem verbunden. Mögen Sie Meines herzlichen Dankes für Ihre Aufmerksamkeit versichert sein! Besonders erfreulich ist es Mir gewesen, aus der Adresse vom 22sten dieses Monats in Uebereinstimmung mit Meinen sonstigen Wahrnehmungen zu ersehen, wie tief die Erinnerungen an Meine in Gott ruhende Frau Mutter, die Königin Luise, auch in der Bevölkerung Meiner Haupt- und Residenzstadt Berlin Wurzel geschlagen haben; Ich bringe damit gern die Thatsache in Verbindung, daß es der verständnißvollen und einmüthigen Fürsorge der Communalverwaltung Berlins gelungen ist, im Andenken und im Geiste der verklärten Königin vor Allem die Anstalten so zu geistigen Förderung der Jugend, wie zum Schutze der Armuth und des hilfsbedürftigen Alters auf eine Stufe der Entwickelung zu führen, welcher Ich verdiente Anerkennung zolle.

Berlin, 27. März 1876. Wilhelm.

[Der deutsch-chinesische Handelsvertrag.] Der „Staats-Anz." schreibt: Die der „Agence Havas" aus Shanghai telegraphirte Nachricht von einer „Kündigung" des deutsch-chinesischen Handelsvertrages durch den kaiserlich-deutschen Gesandten in Peking bedarf einer Berichtigung.

Nach Artikel 41 des deutsch-chinesischen Vertrages vom 2. September 1861 müßte dieser Vertrag bis zum Jahre 1883 unverändert in Kraft bleiben, wenn die Absicht, denselben einer Revision zu unterwerfen, nicht schon vor dem 14. Juli 1872 „angekündigt" worden wäre. Eine solche „Ankündigung" ist im Juni 1872 deutscherseits erfolgt und chinesischerseits angenommen worden.

Die Revisionsverhandlungen konnten indeß aus verschiedenen äußeren Rücksichten während der seitdem verflossenen Zeit nicht eröffnet werden. Erst der gegenwärtige Zeitpunkt erschien als relativ günstig, und somit hat der kaiserliche Gesandte in Peking vor einiger Zeit den Auftrag erhalten, die Eröffnung jener Revisionsverhandlungen nunmehr bei der chinesischen Regierung zu beantragen.

Das Resultat einer Revision des deutsch-chinesischen Vertrages berührt nach Lage der Verhältnisse in gleicher Weise die Interessen aller Vertrags-Mächte.

Die kaiserliche Regierung hat deshalb die geeigneten Schritte gethan, daß dem deutschen Unterhändler die erwünschte Unterstützung der übrigen fremden Vertreter in Peking zu Theil werde, so daß auch bei diesem Anlaß und im allseitigen Interesse der chinesischen Regierung gegenüber der Solidarität der Vertragsmächte zum Ausdruck gelangen wird.

N.L.C. [Das Hilfskassengesetz.] Wie wir hören, sind in einer Sitzung des Staatsministeriums vom letzten Sonntag die Bedenken wegen des Hilfskassengesetzes fallen gelassen worden, so daß dem endlichen Zustandekommen desselben nun nichts mehr im Wege steht.

Oesterreich.

Wien, 31. März. [Eisenbahn-Verhandlungen.] Wie die „Neue Freie Presse" erfährt, nehmen die Fusionsverhandlungen der Eperies-Tarnower mit der Oderberger Bahn einen befriedigenden Verlauf und hofft man eine Einigung auf der Basis eines Umtausches von 9 Eperies-Tarnower Actien gegen 10 Oderberger Actien zu erzielen. — Die Nordbahn hat ihre Generalversammlung auf den 3. Mai cr. ausgeschrieben. — Das französische Consortium, an welches die Albrechtsbahn 4 Millionen Second-Prioritäten zu begeben die Erlaubniß erhalten hat, steht unter Führung des Crédit universel. Die Prioritäten lauten auf Goldwährung und werden zum Course von 70 begeben, was nach Abzug der Jouissancen ca. 66 pCt. beträgt.

* **Ragusa**, 26. März. [Vom Insurrectionsschauplatz.] Gestern Nachmittag traf Mukhtar-Pascha mit einem zahlreichen Gefolge hier ein und nahm auf dem türkischen Consulate Wohnung. Der Commandant von Ragusa, General Jovanovic, empfing den Pascha mit einer Ehren-Compagnie. Der Statthalter Baron Rodic und Ali-Pascha werden jeden Augenblick erwartet. Die heutige Zusammenkunft Rodic's mit den Civil- und Militär-Gouverneuren der Herzegowina Ali-Pascha und Mukhtar-Pascha hat den Zweck sich über die Pacificationsmaßregel zu verständigen und einen Weg zu finden, wie die Flüchtlinge zur Rückkehr in ihre Heimath zu bewegen sind. Die Gesammtzahl der Flüchtlinge wird über 200,000 Seelen geschätzt, welche in Dalmatien, Croatien Serbien und Montenegro Obdach und Unterhalt gefunden haben. Seit dem letzten Gefechte am Duga-Paß bei Kristac hat sich nichts Neues ereignet; die Insurgenten behaupten die Straße nach Niksic und ist diese Festung bereits in die bedrängteste Lage gekommen. Während der Abwesenheit Mukhtar-Paschas hat Dielladin-Pascha den Befehl über die türkischen Streitkräfte bei Gacko übernommen und ist nun abzuwarten, ob der Pascha einen Versuch Niksic zu entsetzen machen wird. — Türkische Baschi-Bozouks haben hier in der Nähe die dalmatinische Grenze überschritten und aus dem Dorfe Brenno gegen 1000 Schafe und einige 30 Rinder geräubert.

Provinzial-Zeitung.

Breslau, 1. April. Angekommen: Se. Durchl. Prinz zu Schöneich-Carolath, a. Saabor. (Frdbl.)

** [Ueber den in heutiger Morgennummer 155 gemeldeten furchtbaren Unglücksfall] berichtet der „Ob. Anzeiger" noch Folgendes: Am 30. März Nachmittags bestiegen 24 Personen bei dem unweit der Landecke belegenen Dorfe Koblau einen Kahn, um über die Oder zu fahren. Derselbe wurde von zwei Männern, worunter der Pächter der dortigen Fähre, Gastwirth Grünberger (früher in der Villa nova bei Ratibor), gelenkt. Plötzlich entfällt einem der beiden Steuerleute die Ruderstange. Um dieselbe zu erhaschen, neigen sich die Insassen des Kahns nach einer Seite hin, der Kahn schlägt um und Alle fallen in die hochangeschwollene Oder. Nur zwei Personen wurden gerettet; alle anderen, mit Einschluß Grünberger's, ertranken. Die Mehrzahl der Verunglückten besteht aus Bergleuten, die aus der Arbeit zu den Ihrigen eilen wollten. Einige der Ertrunkenen gehören unserem Orte an. — Hierzu bemerkt die Redaction des „Anzeigers": Der betreffende Ueberfährkahn, welcher den Verkehr zwischen Koblau preußischerseits und Hruschau österreichischerseits vermittelt, war mit 24 Personen besetzt und wurde durch die in Folge des hohen Wasserstandes herrschende Strömung gegen das dort befindliche Mühlenwehr nach österreichischer Seite zu getrieben, woselbst das Fahrzeug umkippte. Zwei von den Insassen, Bergleute, wurden noch lebend, aber fast in bewußtlosem Zustande, aus dem Wasser gezogen; zwei andere Bergleute, von denen der eine die Anlegekette des verunglückten Kahnes noch in den Händen hielt, zog man als Leichen aus dem feuchten Element. Die anderen Verunglückten sind noch nicht aufgefunden. Die zwei Geretteten verdanken ihr Leben vorzugsweise der Aufopferung des Bauernsohnes Peter Kalmer und des Einliegers Jacob Holuscha aus Koblau, welche mit eigener größter Lebensgefahr das Rettungswerk unternahmen. Sie bedienten sich hierzu eines kleinen schadhaften Kahnes, den sie mit Aufbietung aller Kraft durch die reißende Strömung ans jenseitige, österreichische Ufer lenkten, von wo aus sie die beiden Untersinkenden dem nassen Grabe zu entreißen vermochten. — Der Anblick der in den Wellen mit dem Tode ringenden und die Hände vergeblich nach Hilfe ausstreckenden 22 Opfer wird als ein haarsträubender geschildert. Hier und da schallte noch ein schwacher Angstschrei aus den tosenden Fluthen empor, dann — war Alles still, und 22 eben noch so blühende, lebensfrohe Gestalten lagen starr und kalt am Grunde der Oder gebettet. Soviel bis jetzt festgestellt werden konnte, waren die Ertrunkenen meistens Bergleute aus Koblau, Petrzkowitz, Ludgeczowitz, Marquartowitz 2c., welche in den österreichischen Gruben beschäftit sind.

—d. **Breslau**, 31. März. [Breslauer Volksbank.] Am 30. März fand im Vincenzhause die Generalversammlung unter Leitung des Herrn Gröger statt. Nachdem vom Rendanten, Kaufmann Scholz vorgetragenen Geschäftsbericht pro 1875 betrug die Zahl der Mitglieder am Schlusse des vergangenen Jahres 770. Das Guthaben derselben beläuft sich auf rund 149,366 M., der Bestand der Spareinlagen 721,290 M. An Vorschüssen auf Wechsel und Lombard blieben außenstehen 890,374 M. Das Effecten-Conto weist einen Bestand von 11,508 M. nach. Die Verwaltungskosten betragen 1792 M., das Utensilien-Conto weist einen Bestand von 1650 M. nach. Der Reservefonds hat die Höhe von 7405 M. erreicht. Die Zinsen-Mehreinnahme beträgt 25,555 M. Das Lombard-Conto zeigt 16,100 M. Von dem verbleibenden Gewinn von 15,292 M. werden auf Beschluß der General-Versammlung 1903 M. dem Reservefonds zugeschrieben, 100 M. kommen auf Abschreibung der Utensilien, 1900 M. werden dem Vorstande nach § 16 des Statuts bewilligt, 1500 M. dem Verwaltungsrath, 75 M. zu einem wohlthätigen Zweck. Der Rest von 9841 M. 40 Pf. kommt als achtprocentige Dividende (auf 122,680 M. dividendenberechtigtes Mitgliedergutbaben) zur Vertheilung. Die Activa und Passiva begleichen sich in Höhe von 917,449 M. 55 Pf., Einnahme und Ausgabe in Höhe von 2,610,249 M. 32 Pf., so daß also der Total-Umsatz 5,220,498 M. 64 Pf. beträgt. Nach Ertheilung der Decharge werden die aus dem Vorstande ausscheidenden Mitglieder: Gusinde (Kassen-Curator), Scholz (Rendant) und Prochnow (Secretair) wiedergewählt. An Stelle von 3 ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitgliedern werden Hauptlehrer Kramer wieder- und die Kaufleute Wrublick und Stiller neu gewählt.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Wien, 31. März, Abends. Der Rechenschaftsbericht der Creditanstalt weist auf: Erträgniß an Zinsen 3,060,584 fl., Provisionen 1,154,872 fl., Devisenumsatz 510,949 fl., Gewinnsaldo beträgt 266,518 fl., Creditorenconto 62,008,893 fl., Debitorenconto 78,274,516 fl., Einzahlungen auf Betheiligungen an Consortial-Geschäften 5,247,733 fl., Forderungen aus Consortial-Geschäften 4,317,625 fl., Effectenbesitz 14,507,011 fl. zum Course vom letzten December, hierunter sind 7 österreichische Schatzscheine 2,236,870 fl., Bankactien 2,076,340 fl., Actien von Transport-Unternehmungen 2,122,720 fl., Industrieactien 2,547,457 fl., Prioritäts-Obligationen 5,109,003 fl. Die Verluste an Effecten, hauptsächlich an den Judenburger Actien betragen 1,231,961 fl., Verluste an Forderungen 501,024 fl., Defraudation bei der Prager Filiale 694,403 fl., Verlustantheil an der Ungarischen Creditbank 219,679 fl.

Versailles, 31. März, Abends. Die Deputirtenkammer erklärte die Wahl des Legitimisten Larochejaquelin mit 223 gegen 216 Stimmen für ungiltig und verschob die Wahlprüfung des Bonapartisten Herzogs Feltre auf Morgen, die Ernennung der Budget-Commission auf Montag.

Paris, 31. März. Nachdem der Prozeß gegen die Prinzessin Beaufrémont von dem Gerichtshofe zweiter Instanz an den Gerichtshof erster Instanz zurückverwiesen war, hat letzterer nunmehr das frühere Urtheil bestätigt, durch welches der Prinzessin die Aufsicht über ihre Kinder genommen und ihre Güter unter Sequester gestellt werden, und zugleich die provisorische Ausführung des Urtheilsspruches angeordnet.

Madrid, 31. März. Aus Tolosa wird vom 30. d. gemeldet, daß der General-Capitän der baskischen Provinzen, Castro, eine Verordnung erlassen hat, welche den Bürgermeistern anbefiehlt, innerhalb 14 Tagen alle von den Carlisten auf dem Gebiete der betreffenden Ortschaften errichteten Befestigungswerke zu zerstören, soweit dieselben nicht durch königliche Truppen besetzt sind. Nichtbefolgung dieser Verordnung wird kriegsgerichtlich bestraft werden. In der Provinz Biscaya sollen sich einzelne Banden Aufständischer gezeigt haben.

Stockholm, 31. März, Abends. Frankreich kündigte den schwedisch-norwegischen Handelsvertrag auf den 25. März 1877 und schlug die Eröffnung neuer Unterhandlungen vor, auf der Basis der Geltung des bestehenden Handelsvertrages, bis der neue abgeschlossen sei. Mit dem Handelsvertrag erlischt gleichzeitig der Schifffahrtsvertrag.

Petersburg, 31. März. Der „Regierungsanzeiger" publicirt den zwischen Rußland und Japan über den Umtausch der Kurilen gegen Sachalin abgeschlossenen Vertrag. — Der „Golos" bespricht in einem längeren Artikel die Herzegowinafrage und deducirt die Nothwendigkeit, daß die europäischen Mächte eine friedliche Intervention zu Gunsten der Christen ins Werk setzten, dabei aber sich jeder Maßnahmen enthielten, die zu einem Zwiespalt Anlaß geben könnten. Das Blatt spricht sich für Ausübung einer gemeinsamen und heilsamen Pression in Konstantinopel aus und weist jeden Gedanken an ein einseitiges Vorgehen Rußlands entschieden zurück.

Triest, 31. März. Der Lloyddampfer „Espero" ist heute früh mit der ostindischen Ueberlandpost aus Alexandrien hier eingetroffen.

Calcutta, 31. März. Das Budget von Indien pro 1876/77 weist eine Einnahme von 50,480,000 Pfd. Sterl. auf; die ordentlichen Ausgaben betragen 50,336,000 Pfd. Sterl., die außerordent-

lichen 3,759,000 Pfd. Sterling. Die Anleihe von 2,640,000 Pfd. Sterling soll in London, nicht in Indien begeben werden, irgendwelche Erhöhung der Contributionen ist nicht in Vorschlag gebracht.

(L. Hirsch's telegraphisches Bureau.)

Ragusa, 31. März. Oesterreichische und montenegrinische Parlamentäre sind in die Lager der Insurgenten abgereist, um ihnen die Annahme des Waffenstillstandes anzurathen.

Berlin, 31. März. Der heutige Verkehr trug ein wesentlich beruhigteres Gepräge und konnte eine günstigere Stimmung sich bis zum Schluß behaupten. Die Gerüchte von Zahlungsstockungen an hiesigem Orte waren vollständig verstummt und wenn man auch hin und wieder wohl von Arrangements sprach, die unter der Hand getroffen sein sollen, so bezogen sich diese Mittheilungen auf so unbedeutende Fälle, daß hierdurch die Börse nicht beeinflußt werden konnte. Bemerkenswerth ist nur der Rückgang der Disconto-Commanditantheile. Als alleinigen Grund hierfür machte man Executionsverkäufe, die mit der gestern gemeldeten Frankfurter Zahlungsstockung in Verbindung gebracht werden, geltend. Auch für Oesterreichische Credit-Actien überwog das Angebot nicht unbedentend. Anfänglich setzte dies Effect mit höherem Course ein, unter mannigfachen Schwankungen ging aber die Notiz zurück, so daß beim Schluß des Geschäftes der Cours noch 1 Mark niedriger als gestern notirt wurde. Oesterr. Staatsb. und Lomb. behaupteten sich auf gestriger Höhe, erstere nahm anfänglich einen Anlauf nach oben, büßte dann aber die Avance wieder ein und schließt 1½ M. unter höchster Notiz. Lombarden verhielten sich im Allgemeinen sehr ruhig. Von österreichischen Nebenbahnen sind Galizier zu erwähnen, die die Notiz etwas besserten, auch Albrechtsbahn und ungarisch-galizische Bahnen zogen an. Dagegen waren Rudolfbahn und Kaschau-Oderberger matter. Von localen Speculationspapieren gingen neben Disconto-Commandit-Antheilen auch Dortmunder Union lebhaft um. Disconto-Commandit 119,90, ultimo 122¼—119⅝, Dortmunder Union 9½, Laurahütte 58, ultimo 58—7¾. Die auswärtigen Staatsanleihen trugen einen festeren Charakter, besonders zeichneten sich österreichische Renten und 1860er Loose durch steigende Coursbewegung aus. Türken blieben sehr ruhig, Italiener waren schwach, Amerikaner fest und belebt. Russische Fonds verhielten sich im Allgemeinen still, Pfd.-Strl.-Anleihen und Prämienanleihen waren matt. Preußische Fonds meist unverändert, andere deutsche Staatspapiere, besonders Prämienanleihen, eher matt. Preußische Prioritäten bekundeten gute Festigkeit, nur Halle-Sorau-Gubener angeboten und niedriger. Oesterreichische Prioritäten sehr fest, ebenso russische Devisen behauptet. Auf dem Eisenbahnactienmarkte war der Verkehr gering. Köln-Mindener matt, auch die anderen schweren Bahnen vielfach gedrückt, leichte Devisen beliebter. Mastrichter, Nahebahn, Brest-Grajewo und Ostpreußische Südbahn bevorzugt. Berlin-Dresdener matt und angeboten, Rumänen niedriger, Prioritäts-Stamm-Actien der Ostpreuß. Südbahn und Hannov.-Altenb. sehr fest. Banken wenig fest. Preuß. Bodencredit lebhaft und höher, Geraer Credit und Geraer Bank anziehend, Hannoversche Bank steigend, Meininger zu besserem Course gesucht, Meininger Hypothekenbank beliebt, Börsenhandelsverein zu niedrigem Course recht lebhaft, Gothaer Grundcredit offerirt, Antwerpener Bank niedriger, Centralbank für Industrie matt und gedrückt, Deutsche Bank weichend, Quistorp konnte sich ebenfalls auf gestrigem Niveau nicht erhalten, Gewerbebank angeboten. Industriepap. meist geschäftslos. Façonschmiede höher, Prätorius gesucht, Centralfactorei fest und belebt, Nordd. Eisenbahnb. sehr belebt, Oberschles. Eisenbahnb. fest, Hibernia eher angeboten, Gelsenkirchen weichend. — Um 2½ Uhr: Matt. Credit 268, Lombarden 174, Franzosen 468, Reichsbank 155¼, Disconto-Commandit 119¾, Dortmunder Union 9½, Laurahütte 57¾, Köln-Mindener 100½, Rheinische 115¼, Bergische 81¼, Rumänen 23,80. (Bank- u. H.-Z.)

Braunschweig, 31. März. [Bei der heute stattgehabten Prämienziehung der Braunschweigischen 20-Thaler-Loose] fiel der Hauptgewinn von 240,000 Mark auf Nr. 29 der Serie 6274, 15,000 Mark fielen auf Nr. 18 der Serie 9663, 7200 Mark fielen auf Nr. 29 der Serie 4509, 3000 Mark auf Nr. 41 der Serie 3910.

Wien, 31. März. [Wochenausweis der gesammten Lombardischen Eisenbahn] vom 18. bis zum 24. März 1,184,908 Fl., gegen 1,196,894 Fl. der entsprechenden Woche des Vorjahres mithin Wochen-Mindereinnahme 11,986 Fl. Bisherige Mindereinnahme seit 1. Januar d. Jahres 659,731 Fl.

Telegraphische Course und Börsennachrichten.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Frankfurt a. M., 31. März, Nachm. 2 Uhr. 30 M. [Schußcourse.] Londoner Wechsel 204, 97, Pariser Wechsel 81, 22, Wiener Wechsel 174, 05, Böhmische Westbahn 153, Elisabethbahn 133¼, Galizier 161, Franzosen*) 233, Lombarden*) 85¼, Nordwestbahn 114, Silberrente 60, Papierrente 57¼, Russ. Bodencredit 86⅞, Russen 1872 99, Russ. Anleihe de — —, Amerikaner de 1885 100⅞, 1860er Loose 105⅜, 1864er Loose —, —, Creditact.*) 133, Oest. Nationalb. 759, 00, Darmstädt. B. 108⅛, Brüsseler B. —, —, Berliner Bankverein 79⅜, Frankf. Bankverein —, dto. Wechslerbank 78¾, Deutsch-österreichische Bank 91⅜, Meininger Bank 79⅞, Hahn'sche Effectenbank —, Reichsbank 155¼, Continental —, —, Hess. Ludwigsbahn 99, Oberhessen 73⅛, Ungarische Staatsloose 150, —, do. Schzw. alte 87¾, do. neue 86, Central-Pacific 91½, Türken —, Ung. Ostb.-Obl. II. 63. Deutsche Vereinsbank —. Pardubitzer Actien —.

Speculationswerthe matt, österreichische Bahnen besser, Prioritäten bedeutend höher. Privatdiscont 3⅝.

Nach Schluß der Börse: Creditactien 134½, Franzosen 234½, Lombarden 86¼, 1860er Loose —, Nordwestbahn —, Franz-Josefsbahn —.

*) **Per medio resp. per ultimo.**

Hamburg, 31. März, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Pr.-A. 115¾, Silberrente 60¼, Creditactien 133, Nordwestbahn —, 1860er Loose 105¼, Franzosen 582, Lombarden 213, Italienische Rente 70¾, Vereinsbank 117½, Laurahütte 57, Commerzbank 88, do. II. Emission —, —, Provinzial-Disconto —, Norddeutsche 128⅜, Anglo-deutsche 55¼, Internationale Bank 85, Amerikaner de 1885 96, Köln-Mindener St.-A. 100½, Rheinische Eisenbahn do. 115¼, Bergisch-Märkische do. 81¼, Disconto 3 pCt. — Matt.

Wechselnotirungen: London lang 20, 37 Br., 20, 31 Gld., London kurz 20, 53 Br., 20, 45 Gld., Amsterdam 168, 40 Br., 167, 60 Gld., Wien 172, 75 Br., 170, 75 Gld., Paris 80, 85 Br., 80, 25 Gld., Petersburger Wechsel 263, 25 Br., 261, 25 Gld.

Hamburg, 31. März, Nachm. [Getreidemarkt.] Weizen loco ruhig, auf Termine fest. Roggen loco still, auf Termine fest. Weizen pr. März 204 Br., 203 Gd., pr. Mai-Juni pr. 1000 Kilo 207 Br., 205 Gd. Roggen pr. März 151 Br., 150 Gd., pr. Mai-Juni pr. 1000 Kilo 152 Br., 151 Gd. Hafer ruhig. Gerste flau. Rüböl ruhig, loco 61½, pr. Mai 58½, pr. Octbr. pr. 200 Pfd. 61½. Spiritus ruhig, pr. März 34¼, pr. April-Mai 34½, per Juni-Juli 35, per Juli-August per 100 Liter 100% 36. Kaffee sehr fest, Umsatz 4000 Sack. Petroleum ruhig, Standard white loco 14, 00 Br., 13. 75 Gd., per März 13, 75 Gd., per August-December 12, 60 Gd. — Wetter: Schön.

Liverpool, 31. März, Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 10,000 Ballen. Unverändert. Tagesimport 396 B. amerikanische.

Liverpool, 31. März, Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 10,000 Ballen, davon für Speculation und Export 2000 Ballen. Theilweise ⅟₁₆ D. billiger. Ankünfte völlig ⅟₃₂ D. billiger.

Middl. Orleans 6¹³/₁₆, middl. amerikanische 6⁹/₁₆, fair Dhollerah 4¹¹/₁₆, middl. fair Dhollerah 4½, good middl. Dhollerah 4¼, middl. Dhollerah 4, fair Bengal 4⅛, good fair Broach 5, new fair Domra 4¾, good fair Domra 5⅛, fair Madras 4⅝, fair Pernam 7, fair Smyrna 5⅝, fair Egyptian 6½.

Baumwollenwochenbericht. Schwimmend nach Großbritannien 502,000 B., davon amerikanische 374,000 B.

Manchester, 31. März, Nachmittags. 12r Water Armitage 7½, 12r Water Taylor 8, 20r Water Micholls 9⅝, 30r Water Gidlow 10½, 30r Water Clayton 11⅜, 40r Mule Mayoll 10¾, 40r Medio Wilkinson 12¾, 36r Warpcops Qualität Rowland 12, 40r Double Weston 12¼, 60r Double Weston 15½, Printers ¹⁶/₁₆ ³⁴/₅₀ 8½pfd. 111. — Mäßiges Geschäft. Preise fest.

Petersburg, 31. März, Nachm. 5 Uhr. [Schluß-Course.] Wechsel auf London 3 Mon. 31⅜. do. Hamburg 3 Mon. 268. do. Amsterdam 3 Mt. 158. do. Paris 3 Mt. 329⅛. 1864er Präm.-Anleihe (gestplt.) 214½. 1866er Präm.-Anleihe (gstplt.) 210½. ½-Imperials 6, 25. Große Russ. Eisenbahn 163. Russ. Bodencredit-Pfandbriefe 104½. Privatdiscont 6 %.

Petersburg, 31. März, Nachmittags 5 Uhr. [Productenmarkt.] Talg loco 54, 50. Weizen loco 11, 75. Roggen loco 7, 00. Hafer loco 4, 75. Hanf loco 37, 00. Leinsaat (9 Pud) loco 13, 00. Wetter: Regnerisch.

Antwerpen, 31. März, Nachmittags 4 Uhr 30 Minuten. [Getreidemarkt.] (Schlußbericht.) Weizen ruhig. Roggen stetig. Hafer behauptet. Gerste unverändert.

Berliner Börse vom 31. März 1876.

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3	169,30 bz
do. do.	2 M.	3	168,45 G
London 1 Lstr.	3 M.	3½	20,36,5 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	4	81,20 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	6	263,05 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	6	265,00 bz
Wien 100 Fl.	8 T.	4½	174,30 bz
do. do.	2 M.	4½	172,95 bz

Fonds- und Geld-Course.

Staats-Anl. 4½% consol.	4½	105,10 bz
do. 4% ige	4	99,50 bz
Staats-Schuldscheine	3½	93,10 bz
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	131,50 bzB
Berliner Stadt-Oblig.	4½	101,60 etbzB
Pfandbriefe: Berliner	4½	101,70 bz
Pommersche	3½	84,50 bz
Posensche neue	4	95,10 bzG
Schlesische	3½	85,75 G
Rentenbriefe: Kur- u. Neumärk.	4	97,70 B
Pommersche	4	97,10 bz
Posensche	4	97,60 bzG
Preussische	4	97,00 bzG
Westfäl. u. Rhein.	4	99,00 bz
Sächsische	4	98,90 bz
Schlesische	4	97,50 bzG
Badische Präm.-Anl.	4	120,00 bzB
Baierische 4% Anleihe	4	121,00 bz
Cöln-Mind. Prämiensch.	3½	109,00 bzB

Kurh. 40 Thaler-Loose 256,25 bzG
Badische 35 Fl.-Loose 136,00 bz
Braunschw. Präm.-Anleihe 82,70 bz
Oldenburger Loose 138,00 G

Ducaten 9,52 G	Fremd. Bkn. 99,99 G
Sover. 20,45 bz	einl.i.Leip. 81,20 bz
Napoleons 16,39 G	Oest. Bkn. 174,50 bz
Imperials — —	Russ. Bkn. 265,75 bz
Dollars 4,175 G	

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Obl.	5	101,30 bz
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	99,00 bzG
do. do.	5	100,20 bzG
Deutsche Hyp.-B.-Pfb.	4½	95,75 bz
Kündbr. Cent.-Bod.-Cr.	4½	100,10 G
Unkünd. do. (1872)	5	101,50 bz
do. rückzb. à 110	5	106,50 bz
do. do. do.	4½	98,50 bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd. B	5	— —
do. III. Em. do.	5	103,30 bzG
Kündb. Hyp. Schuld. do.	5	99,90 G
Hyp.-Anth. Nord.-G. C. B	5	100,98 bzG
Pomm. Hyp.-Briefe	5	105,00 G
do. do. II. Em.	5	101,00 bz
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	109,10 bz
do. do. II. Em.	5	106,10 bz
do. 5% Pf. rkzlbr. m. 110	5	103,00 bz
do. 4½ do. do. m. 110	4½	96,10 bz
Meininger Präm.-Pfdb.	4	103,40 bz
Oest. Silberpfandbr.	5½	48 bzG
do. Hyp.-Crd.-Pfdbr.	5	47,50 B
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Ge.	5	88,75 bz
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	100,00 G
do. do.	4½	94,00 G
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	102,25 G
do. do. 4½%	4½	98,00 G
Wiener Silberpfandbr.	5½	— —

Ausländische Fonds.

Oest. Silberrente	4⅕	60,25-60,40 bz
(1./1.1./7. u. 1./4.1./10.)		[1./4.1./10. 60,10-
do. Papierrente	4⅕	57,20 bz [40 b
(1./2.1./8. u. 1./5.1./11.)		[1./5.1./11. 57,10
do. 64er Präm.-Anl.	4	100 B [bz
do. Lott.-Anl. v. 60	5	105,50 bz
do. Credit-Loose	—	333,50 bz
do. 64er Loose	—	270,00 bzG
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	176,75 bz
do. do. 1866	5	173,75 bz
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	86,90 bz
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfdb.	5	91,20 bz
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	— —
Poln. Pfndbr. III. Em.	4	— —
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	68,30 bz
Amerik. rückz. p. 1881	6	104,30 bz
do. do. 1885	6	101,00 bz
do. 5% Anleihe	5	101,60 etbzG
Französische Rente	5	— —
Ital. neue 5% Anleihe	5	71-70,60-70,80
Ital. Tabak-Oblig.	6	100,75 bzG [bz
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	71,50 bzG
Rumänische Anleihe	8	102,90 bz
Türkische Anleihe	5	14,70 bz
Ung. 5% St.-Eisenb.-Anl.	5	71,60 bzG

Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 40 bz
Türken-Loose 33,50 bz

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg-Märk. Serie II.	4½	99,00 G
do. III, v. St. 3½ g.	3½	84,80 G
do. do. VI.	4½	97,00 bzG
do. Hess. Nordbahn	5	102,80 bz
Berlin-Görlitz	5	102,00 bzG
do.	4½	93,50 B
do. Lit. C.	4½	91,50 bz
Breslau-Freib. Lit. D.	4½	— —
do. do. E.	4½	96 B
do. do. F.	4½	96 B
do. do. G.	4½	94 bzG
do. do. H.	4½	91,50 G
do. do. J.	4½	89,80 bz
do. do. K.	4½	89,10 bzG
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	—
do. Lit. B.	4½	99,50 B
do. IV.	4	92,70 bz
do. V.	4	90,00 bzG
Halle-Sorau-Guben	5	94,60 bzG
Hannover-Altenbeken	4½	— —
Märkisch-Posener	5	— —
N.-M. Staatsb. I. Ser.	4	96,75 G
do. do. II. Ser.	4	95,60 G
do. do. Obl. I. u. II.	4	95,75 G
do. do. III. Ser.	4	96,50 G
Oberschles. A.	4	—
do. B.	3½	—
do. C.	4	92 G
do. D.	4	92 G
do. E.	3½	86 etbzB
do. F.	4½	100,75 G
do. G.	4½	— —
do. H.	4½	100,70 bz
do. von 1869	5	103,50 B
do. von 1873.	4	90,50 bz
do. von 1874.	4½	97,75 G
do. Brieg-Neisse	4½	96,25 G
do. Cosel-Oderb.	4	92,25 G
do. do.	5	104,30 B
do. Stargard-Posen	4	92,50 G
do. do. II. Em.	4½	99 G
do. do. III. Em.	4½	99 G
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	76,60 bz
Ostpreuss. Südbahn	5	102,50 bzG
Rechte-Oder-Ufer-B.	5	103,25 bz
Schlesw. Eisenbahn	4½	98,30 bz
Chemnitz-Komotau	5	23,30 G
Dux-Bodenbach	5	51,10 G
do. II. Emission	5	43,00 bzB
Prag-Dux	fr.	19,50 G
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	80,70 bzG
do. do. neue	5	79,30 etbzG
Kaschau-Oderberg	5	62,90 bzG
Ung. Nordostbahn	5	56,00 bzG
Ung. Ostbahn	5	64,30 bzG
Lemberg-Czernowitz	5	64,90 G
do. do. II.	5	69,00 bzB
do. do. III.	5	59,00 bzG
Mährische Grenzbahn	5	63,60 bzG
Mähr.-Schl. Centralb.	fr.	23,50 B
do. II.	fr.	16 bz
Kronpr.-Rudolf-Bahn	5	69,00 bz
Oesterr.-Französische	3	313,00 bz
do. do. II.	3	393,20 B
do. südl. Staatsbahn	3	238,75 bzG
do. neue	3	240,60 bzG
do. Obligationen	5	78,70 bz
Warschau-Wien II.	5	97,00 G
do. III.	5	93,50 bzG
do. IV.	5	91,75 bzG
do. V.	5	88,25 bzG

Bank-Discont 4 pCt.
Lombard-Zinsfuss 5 pCt.

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1874	1875	Zf.	
Aachen-Mastricht	1	—	4	24,25 bz
Berg.-Märkische	3	—	4	81,25 bz
Berlin-Anhalt	8½	—	4	107,50 bzG
Berlin-Dresden	5	—	5	27 bzG
Berlin-Görlitz	0	0	4	41,90 bz
Berlin-Hamburg	12⅖	—	4	171,25 bz
Berl. Nordbahn	0	—	fr.	— —
Berl.-Potsd-Magdb.	1⅗	—	4	77 bzG
Berlin-Stettin	9 11/20	—	4	129 bzG
Böhm. Westbahn	5	5	5	76,50 bzG
Breslau-Freib.	7½	—	4	81,20 bzB
Cöln-Minden	6 9/20	—	4	100,75 bz
do. Lit. B.	5	5	5	96,50 bz
Cuxhaven. Eisenb.	6	6	6	— —
Dux-Bodenbach. B.	0	0	4	16,10 bzG
Gal. Carl-Ludw.-B.	8½	—	4	81,25-80,75 bz
Halle-Sorau-Gub.	0	—	4	12,90 bz
Hannover-Altenb.	0	—	4	16,10 bz
Kaschau-Oderberg	5	—	5	46 bzG
Kronpr. Rudolfb.	5	5	5	49,50 bzG
Ludwigsh.-Bexb.	9	—	4	178,50 bz
Märk.-Posener	0	—	4	22,40 bzB
Magdeb.-Halberst.	3	—	4	68 bzG
Magdeb.-Leipzig	14	—	4	235 bzG
do. Lit. B.	4	4	4	95 bz
Mainz-Ludwigsh.	6	—	4	99 bz
Niederschl.-Märk.	4	4	4	97,50 bz
Oberschl. A.C.D.E.	12	—	3½	141,90 bz
do. B.	12	—	3½	131,50 B
Oesterr.-Fr. St.-B.	8	—	4	468,50-67 bz
Oest. Nordwestb.	5	—	5	230 bz
Oest. Südb. (Lomb.)	1½	—	4	175-74 bz
Ostpreuss. Südb.	0	—	4	28,50 bzG
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	—	4	105,70 bz
Reichenberg-Pard.	4⅖	4½	4½	55 bzG
Rheinische	8	—	4	115,25 bz
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	92,30 G
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	4	15,25 bzG
Rumän. Eisenbahn	4	—	4	23,80 bzG
Schweiz Westbahn	0	—	4	16,70 bzG
Stargard-Posener	4½	4½	4½	101 bzG
Thüringer Lit. A.	7½	—	4	115,80 bz
Warschau-Wien.	10	—	4	262 bz

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Görlitzer	4	—	5	82 G
Berliner Nordbahn	0	—	fr.	— —
Breslau-Warschau	0	0	5	28,50 G
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	24 bzG
Hannover-Altenb.	0	0	5	38 bzG
Kohlfurt-Falkenb.	2⅔	—	5	43,75 bz
Märkisch-Posener	0	—	5	64,25 bzB
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	61,75 bz
do. Lit. C.	5	5	5	88,75 bzG
Ostpr. Südbahn	3½	—	5	76,50 bz
Pomm. Centralb.	0	—	fr.	— —
Rechte-O.-U.-Bahn	6½	—	5	109,20 bzB
Rumänier	8	8	8	80,10 bzG
Saal-Bahn	2⅔	0	5	28,90 G
Weimar-Gera	3	—	5	28,70 bz

Bank-Papiere.

Allg. Deut. Hand.-G.	6	0	4	conv. 22,90 B
Anglo Deutsche Bk.	0	3	4	57 B
Berl. Kassen-Ver.	19⅕	17,7	4	188 G
Berl. Handels-Ges.	7	5	4	90 bzG
do. Prod.-u. Hdls.-B.	10½	9½	4	84,50 etbzG
Braunschw. Bank.	7½	6⅔	4	93,75 B
Bresl. Disc.-Bank	4	2	4	62,25 bzG
Bresl. Maklerbank	0	—	4	— —
Bresl. Makl. Ver.-B.	4	4	4	— —
Bresl. Wechslerb.	3⅓	4	4	66,75 bz
Coburg. Cred.-Bnk.	4½	2½	4	66,50 G
Danziger Priv.-Bk.	6	7	4	115,75 B
Darmst. Creditbk.	10	6	4	106,50 bz
Darmst. Zettelbk.	6½	5¼	4	94 G
Deutsche Bank	5	—	4	76 G
do. Reichsbank	—	—	4½	155,50 bz
do. Hyp.-B. Berlin	7⅛	7½	4	93,25 bzB
Disc.-Comm.-Anth.	12	—	4	119,90 bz
Genossensch.-Bnk.	6	5½	4	92,50 bzG
do. junge	6	5½	4	93,25 bzG
Gwb. Schuster u. C.	0	0	4	13,90 etbzB
Goth. Grundcredb.	9	—	4	106,50 bzG
Hamb. Vereins.-B.	11⅑	9⁴/₉	4	117 G
Hannov. Bank	6⅔	6⁷/₁₅	4	102 bzB
Königsb. Ver.-Bank	5⅓	5¼	4	81,50 G
Ludw.-B. Kwilecki	6⅔	—	4	60,75 bz
Leipz. Cred.-Anst.	9⅓	7	4	119 B
Luxemburg. Bank	9	6½	4	105,25 B
Magdeburger do.	5⅓	5½	4	105 G
Meininger do.	4	—	4	80,10 bzG
Moldauer Lds.-Bk.	3	—	4	— —
Nordd. Bank	10	6¾	4	128 bz
Nordd. Grundcr.-B.	8½	9	4	101,50 bzB
Oberlausitzer Bk.	0	2	4	53 B
Oest. Cred.-Actien	6⅞	—	4	273,68 bz
Posener Prov.-Bank	6	2½	4	95,25 bz
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	8	8	4	98,90 bzG
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	—	4	118,50 bzG
Sächs. Bank	10⅔	10	4	120 B
Sächs. Cred.-Bank	5	5½	4	80,50 G
Schl. Bank-Verein	6		4	82 bzG
Schl. Vereinsbank	5	4½	4	87 etbzG
Thüringer Bank.	6		4	76 bz
Weimar. Bank.	5⅓	0	4	50,50 G
Wiener Unionsb.	5	—	4	113 G

(In Liquidation.)

Berliner Bank	0	—	fr.	87,75 G
Berl. Bankverein	4⅖	0	fr.	79,40 bz
Berl. Lombard-B.	0	—	fr.	5,25 B
Berl. Prod.-Makl.-B.	0	—	fr.	— —
Berl. Wechsler.-B.	0	—	fr.	41,50 G
Br.-Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
do. Hand. u. Entrep.	0	—	fr.	— —
Centralb. f. Genos	0	—	fr.	94 bzG
Deutsche Unionsb.	3	0	fr.	79 bz
Hannov. Disc.-Bk.	0	8⅕	fr.	88,25 bzG
Hessische Bank	0	—	fr.	56 B
Ndrschl. Cassenv.	0	—	fr.	— —
Ostdeutsche Bank.	0	—	fr.	83,50 G
Pos. Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
Pr. Credit-Anstalt	0	—	fr.	48,60 G
Pr. Wechsler-Bnk.	0	—	fr.	— —
Schl. Centralbank	2	—	fr.	— —
Ver.-Bk. Quistorp	0	—	fr.	7 bz

Industrie-Papiere.

Berl. Eisenb.-Bd-A.	7⅔	—	fr.	124,75 bzG
D. Eisenbahnb.-G.	0	—	4	15 bz
do. Reichs-u. Co.-E.	4	—	4	68,90 B
Märk. Sch. Masch. G.	0	—	4	17,75 etbzG
Nordd. Gummifab.	5½	—	4	61 bzG
do. Papierfabr.	4	—	4	15 B
Westend, Com.-G.	0	—	fr.	4,25 G
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	18⅗	18	4	126,20 bz
Schles. Feuervers.	17	20	4	625 G
Donnersmarkhütte	4	—	4	18,75 G
Dortm. Union	0	—	4	9,60 bzG
Königs- u. Laurah.	10	—	4	58 bz
Lauchhammer	0	—	4	21 G
Marienhütte	7½	—	4	65,50 bzB
Moritzhütte	0	—	4	30 B
OSchl. Eisenwerke	1	—	4	5,25 G
Redenhütte	0	—	4	3,30 bz
Schl. Kohlenwerke	0	—	4	10,25 etbzG
Schl. Zinkh.-Actien	7	—	4	85 bzG
do. St.-Pr.-Act.	7	—	4½	90 B
Tarnowitz. Bergb.	0	—	4	48 bzB
Vorwärtshütte	1	—	4	17,50 G
Baltischer Lloyd	0	—	4	38,50 bzG
Bresl. Bierbrauer.	0	0	4	— —
Bresl. E.-Wagenb.	6⅔	6⅔	4	50,10 bzG
do. ver. Oelfabr.	5	—	4	49,25 bzG
Erdm. Spinnerei	4	—	4	23,50 G
Görlitz. Eisenb.-B.	2⅔	—	4	43 B
Hoffm's Wag. Fabr.	0	—	4	12,75 G
O.-Schl. Eisenb.-B.	2	0	4	28,50 bz
Schl. Leinenind.	7⅓	—	4	85 bzG
S. Act.-Br. (Scholtz)	0	—	fr.	— —
do. Porzellan	0	—	4	16 bzG
Schl. Tuchfabrik	6	—	4	
do. Wagenb.-Anst.	0	0	fr	2,50 G [81B conv
Schl. Wollw.-Fabr.	0	—	4	27 G
WilhelmshütteMA.	5	—	4	60 G

Antwerpen, 31. März, Nachmittags 4 Uhr 30 Min. [Petroleum-Markt.] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 31½ bez. und Br., per April 30¾ bez., 31 Br., pr. September 31½ Br., per Sept.-December 31½ bez., 32 Br. Ruhig.

Bremen, 31. März, Nachmittags. [Petroleum.] (Schlußbericht.) Standart white loco und pr. März 13, 00 à 13, 20, pr. April-Mai 12, 90, pr. September-October 13, 60. Ruhig.

Berlin, 31. März. [Productenbericht.] Die fortdauernd prachtvolle Witterung ist nicht im Stande, die Stimmung für Getreide zu benachtheiligen. Roggen besserte sich heute neuerdings im Werthe, die mäßige Kauflust für Termine hat sich nur mit Mühe befriedigen können; der Begehr nach Waare ist bei äußerst knapper Zufuhr unbefriedigt geblieben. — Roggenmehl etwas höher. — Weizen sehr fest und neuerdings besser bezahlt, Umfang ziemlich rege. — Hafer loco stärker zugeführt und billiger erlassen, Termine sind ferner etwas im Werthe gestiegen. — Rüböl eröffnete fest, wurde dann aber zu nachgebenden Preisen verkauft. — Spiritus ohne wesentliche Aenderung, Haltung ziemlich fest.

Weizen loco 183—223 M. pro 1000 Kilogr. nach Qualität gefordert, pr. April-Mai 199—200 M. bez., pr. Mai-Juni 202—203½ M. bez., pr. Juni-Juli 206—207 M. bez., pr. Juli-August 209—210 M. bez., pr. August-September — M. bez., pr. September-October 210—211 M. bez. — Roggen loco 153—165 M. nach Qualität gefordert, schwimmend, russischer 153—156 M. bez., polnischer 157—158 M. bez., inländischer 161 bis 165 M. ab Bahn bez., pr. Frühjahr 154—155½—155 M. bez., pr. Mai-Juni 153—153½—153 M. bez., pr. Juni-Juli 152½—153½—153 M. bez., per Juli-August 152½—153½ 153 M. bez., pr. August-September — M. bez., pr. September-October 154—155—154½ M. bez. — Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — M. — Gerste loco 141—180 M. nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loco 150—188 M. nach Qualität gefordert, ost- und westpreußischer 165—178 M., russischer 165—178 M., pommerscher und mecklenburgischer 175—184 M., böhmischer — M., schwedischer 180—181 M. ab Bahn bez., pr. Frühjahr 164½—165 M. bez., pr. April-Mai — M. bez., pr. Mai-Juni 163 M. bez., pr. Juni-Juli 163 M. bez., pr. Juli-August 157½ M. bez., pr. September-October 155½ M. bez. Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — M. — Erbsen: Kochwaare 178 bis 210 M., Futterwaare 165—178 M. — Weizenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 27,25—26,25 M. bez., Nr. 00: — M. bez., Nr. 0 und 1: 25,75—24,25 M. bez. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack: Nr. 0: 23,75—22,25 M., Nr. 0 und 1: 21,50—20 M. bez. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. incl. Sack Nr. 0 und 1: April-Mai 21,20—35 M. bez., pr. Mai-Juni 21,35—50 M. bez., pr. Juni-Juli 21,55 bis 60 M. bez., pr. Juli-August 21,60—65 M. bez., pr. August-September — M. bez., pr. September-October 21,80 M. bez., pr. Februar-März 21,20—35 M. bez., pr. März-April do. bez. — Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — M. Rüböl per 100 Kilo loco ohne Faß 59,5 M. bez., pr. April-Mai 61 bis 60,4 M. bez., pr. Mai-Juni 61,4—61 M. bez., pr. September-October 63,2—62,7 M. bez., pr. Febr.-März 61—60,4 M. bez., pr. März-April di M. bez. — Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — M. — Leinöl loco 58 — Petroleum loco per 100 Kilo incl. Faß 30 M. bez., pr. April-M — M. Br., pr. August-September — M. bez., pr. September-October 26 M. Gd., pr. Februar-März — M. bez., pr. März 28 bez., pr. März-April 26,5 M. Br. — Gekündigt — Ctnr. Kündigungspreis — M.

Spiritus loco „ohne Faß“ per 10,000 pCt. 44 M. bez., „mit Faß“ pr. April-Mai 44,8—45 M. bez., pr. Mai-Juni 45,3—5 M. bez., pr. Juni-Juli 46,4—7 M. bez., pr. Juli-August 47,8—48 M. bez., pr. August-September 49—49,5 M. bez., pr. September-October — M. bez., pr. Februar-März M., pr. März-April — M. — Gekündigt — Liter. Kündigungspreis — M.

Breslau, 1. April, 9½ Uhr Vorm. Am heutigen Markte war die Stimmung für Getreide wenig verändert, bei mäßigem Angebot und unveränderten Preisen.

Weizen bei mäßigem Angebot unverändert, pr. 100 Kilogr. schlesisch weißer 16,00 bis 18,30—20,00 Mark, gelber 15,80—17,40 bis 19,00 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen in ruhiger Haltung, per 100 Kilogr. 14,00 bis 15,00 bis 16,70 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste schwach beachtet, per 100 Kilogr. 12,50—14,50 bis 15,50 Mark, weiße 16,00—17,00 Mark.

Hafer, nur feine Qualitäten preishaltend, per 100 Kilogr. 15,40—16,60 bis 18,00 Mark, feinster über Notiz.

Mais in fester Haltung, per 100 Kilogr. 11,50 bis 12,50 Mark.

Erbsen gut preishaltend, per 100 Kilogr. 17—18—20,50 Mark.

Bohnen gut behauptet, per 100 Kilogr. 14,80—15,80—16,50 Mk.

Lupinen, nur feine trockene Qualitäten beachtet, per 100 Kilogr. gelbe 9,60—11,30 Mark, blaue 9,50—11,40 Mark.

Wicken in gedrückter Stimmung, per 100 Kilogr. 17,80—18,80—20,50 Mark.

Oelsaaten in gedrückter Stimmung.

Schlaglein matter.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	27	—	25	—	22	25
Winterraps	28	—	27	—	25	—
Winterrübsen	27	—	26	—	24	—
Sommerrübsen	28	50	27	50	27	—
Leindotter	26	—	25	—	24	—

Rapskuchen mehr beachtet, pr. 50 Kilogr. 7,30—7,60 Mark.

Leinkuchen ohne Aenderung, pr. 50 Kilogr. 9,20—9,70 Mark.

Kleesamen bei schwachem Angebot gut gefragt, rother gute Kauflust, pr. 50 Kilogr. 57—63—65—70 Mark, weißer gesucht, pr. 50 Kilogr. 82—92 bis 95—100 Mark, hochfeiner über Notiz.

Thymothee sehr fest, pr. 50 Kilogr. 32—33—38 Mark.

Mehl ohne Aenderung, pr. 100 Klgr. Weizen fein alt 29,75 bis 30,75 Mark, neu 27—27,75 Mark, Roggen fein 26—27 Mark, Hausbacken 25,00—26,00 Mark, Roggen-Futtermehl 10—11 Mark, Weizenkleie 8 bis 8,75 Mark.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

März 31. April 1.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftdruck bei 0°	331''',68	331''',61	331''',16
Luftwärme	+ 9°,1	+ 6°,2	+ 5°,9
Dunstdruck	2''',84	2''',91	3''',13
Dunstsättigung	64 pCt.	84 pCt.	93 pCt.
Wind	O. 2	SO. 1	SO. 1
Wetter	bedeckt.	trübe.	trübe.

Breslau, 1. April. [Wasserstand.] O.-P. 5 M. 78 Cm. U.-P. 2 M. 44 Cm.

---

* **[Die Nr. 13 der „Gegenwart“]** von Paul Lindau, Verlag von Georg Stilke in Berlin, enthält: Die deutsche Reichsrechtsliteratur. Von Carl Braun-Wiesbaden. — Türkische Diplomaten und die orientalische Frage. Von H. Vambéry. II. — Literatur und Kunst: Freiligrath. Persönliche Erinnerungen an unsern Mitarbeiter. Von Paul Lindau. — Naturwissenschaftliche Revue. Von Carus Sterne. — Aus der Hauptstadt: Ueber die erste Aufführung von Richard Wagners „Tristan und Isolde“. Von P. L. — Notizen. — Offene Briefe und Antworten.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.